LAS COMUNICACIONES EN AMÉRICA

Secundino-José Gutiérrez Álvarez

COLECCIONES MAPFRE 1492

Los caminos tuvieron en las Indias tres enemigos milenarios: la arena, la cordillera y la montaña, que sólo la técnica moderna logró vencer. Sin embargo, algunos pueblos prehispánicos desarrollaron una extensa red de caminos. Los incas lucharon contra las dificultades orográficas de su territorio abriendo sendas y construyendo puentes de todo tipo: de madera, de piedra, colgantes, etc. La estrechez de estas sendas hacía los viajes irremisiblemente lentos y en el período colonial se abandonaron. Los zacatecas crearon caminos a las minas de plata y los aztecas disponían de vías de comunicación entre Tabasco, Chiapas y Guatemala, México y Acapulco, etc. La Corona española impulsó el tráfico marítimo intercolonial, pero también urgió a la construcción de caminos, concediendo los beneficios de su explotación a quienes los hicieran. Secundino-José Gutiérrez, en un magnífico trabajo, acerca al lector al mundo de las comunicaciones en América, de México a Chile y Argentina, de la senda primitiva al ferrocarril.

Secundino-José Gutiérrez Álvarez (Villaseca de la Sierra-León, 1930). Doctor en Historia Contemporánea. Profesor Titular de Historia Contemporánea, Universidad Complutense de Madrid. Obras: *Cuadernos Bibliográficos de la Guerra Civil* (1967-1970, colaborador), *La cuestión eclesiástica vasca durante la II República* (1971), *La configuración de la nueva España* (1987).

Colección Realidades Americanas

LAS COMUNICACIONES EN AMÉRICA:
DE LA SENDA PRIMITIVA AL FERROCARRIL

Director coordinador: José Andrés-Gallego
Diseño de cubierta: José Crespo

Paseo de Recoletos, 25 - 28004 Madrid
ISBN: 84-7100-624-3
Depósito Legal: M. 22888-1993
Compuesto por Composiciones RALI, S. A.
Particular de Costa, 12-14 - Bilbao
Impreso en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
Carretera de Pinto a Fuenlabrada, s/n, km. 20,800 (Madrid)
Impreso en España-Printed in Spain

SECUNDINO-JOSÉ GUTIÉRREZ ÁLVAREZ

LAS COMUNICACIONES EN AMÉRICA:

DE LA SENDA PRIMITIVA AL FERROCARRIL



A la memoria de mis sobrinos
Juan Carlos y Paulino,
como un mensaje de luz que sólo
en la otra orilla se sabe descifrar.

ÍNDICE

APÉNDICES

INTRODUCCIÓN

América era una inmensa costa llena de afanes, donde se alternaban desiertos y oasis desde Acapulco a Chiloé, con su tragedia de sed milenaria. Los Andes estaban llenos de senderos, formando como un inmenso tejido de celosía que enceldaba al caminante. Los cronistas han repetido el elogio de los caminos incaicos y aztecas, pero los hombres envejecían en ellos y no habían acabado de andar. Los comerciantes de Quito empleaban un año en el viaje hasta Cartagena. La mar era «un verdadero conjunto de caminos y por lo tanto un mundo propio», escribe José Andrés-Gallego en *Historia general de la gente poco importante*, pero también estos caminos de agua eran lentos. Unos tres meses tardaban los barcos veleros en hacer el recorrido Panamá-Lima.

La historia de los caminos está llena de paralelismos y contrastes. Los romanos se distinguieron por sus leyes, pero también por sus carreteras. En la Europa medieval se levantaron majestuosas catedrales, sin prestar atención a los caminos. Los romanos sintieron la importancia que tenían los caminos como venas de la cultura y del comercio. La religión y la cultura viajaron en las Indias de pueblo en pueblo sin caminos, pero con universidades. En Europa los caminos solían depender de entidades locales. En las históricas Lacedemonia y Tebas tenían este cuidado los hombres más nobles y en Atenas el Senado cuidaba de ellos.

Los cartagineses fueron los primeros que trazaron las grandes vías comerciales y militares. A los cartagineses copiaron los romanos. En la Europa industrial y del capitalismo financiero de mediados del siglo XIX —y heredera de las viejas calzadas romanas— los caminos de regiones enteras eran lodazales debido a la lluvia.

Los incas habían marcado y protegido los caminos. En la época colonial cayeron en lamentable estado y abandono y perdieron hasta la misma huella, como denunciaron los cronistas primitivos. Si al acabar el siglo XVIII parte del continente europeo traficaba sobre tierra, en Venezuela el primer carro arrastrado por bueyes circuló en 1845.

La corona urgía la construcción de los caminos. Una real cédula de 1563 mandaba hacer y reparar los caminos «a costa de los que recibieran su beneficio». Los gobiernos cedieron a los particulares su construcción y explotación a cambio de cobrar derechos de tránsito. En la América hispana los caminos fueron a remolque de las reales cédulas en la época colonial y de las leyes republicanas después.

Los caminos tuvieron en las Indias tres enemigos milenarios: la arena, la cordillera y la montaña; a esta triple fuerza de resistencia terminaría por vencerla la técnica del siglo XX.

Capítulo I

COMUNICACIONES MARÍTIMAS ENTRE ESPAÑA Y LAS INDIAS. LAS GRANDES FERIAS Y EL COMERCIO INTERCOLONIAL

Los Reyes Católicos se propusieron establecer una comunicación mensual entre España y las Indias, pero esta idea fracasó. La Casa de Contratación (1503) fue el primer organismo administrativo creado en España para gestionar los nuevos territorios. Fue instrumento fundamental de la administración; un establecimiento esencialmente comercial y náutico, pero con tareas muy complejas. La idea dominante fue la jurisdicción sobre todo lo relativo a la navegación, con las más amplias atribuciones. Posteriormente, en 1543, se creó un consulado —o corporación de comerciantes— en Sevilla. El consulado, de larga tradición en la península, atendería la competencia civil de la Casa; debería encargarse de los litigios civiles que planteaba el comercio por el mar. La Casa continuó con las funciones administrativas de la mar.

En cuanto al régimen comercial que España implantó, se mantenía el monopolio absoluto y el principio del mercantilismo expreso, resultado histórico de acuerdo con las doctrinas económicas de entonces. La Casa de Contratación dio su parecer sobre si sería mejor la navegación a las Indias en barcos propios de la corona o por navíos de particulares, aunque siempre bajo el mando de un capitán general nombrado por el rey. La decisión fue a favor de los navíos particulares, y así se mantuvo durante los primeros siglos. Ésta era la costumbre de la mayor parte de los países en el siglo xv; eran navíos particulares fletados por la corona para un solo viaje o viajes convenidos. De ordinario los barcos empleados en el tráfico de América eran viejos y cuando los barcos nacionales fueron insuficientes se echó mano de extranjeros. En casos excepcionales la corona embargaba los barcos útiles, sin necesidad de pedir la conformidad con el patrón.

Cuando el tráfico de flotas entre España y las Indias adquirió importancia, fue reglamentado por Carlos V y Felipe II. En 1521 una de las primeras ordenanzas de la Casa de Contratación dispuso que ningún navío destinado al tráfico de Indias pudiera ir y venir sino en conserva (con otros) de flota; regla repetidamente confirmada. Para mantener el sistema comercial restrictivo se habilitaron pocos puertos para la importación. En Nueva España estaba solamente el puerto de Veracruz y toda Sudamérica, excepto el Caribe, era abastecida por el istmo de Panamá en el Pacífico, sin que se permitiera el tráfico por el estrecho de Magallanes. Los puertos menores se abastecían por navíos pequeños que zarpaban anualmente al lado de las flotas. Todos los barcos que viajaban en convoy debían reunirse con la flota en La Habana para el viaje de regreso. La región del Río de la Plata estuvo casi del todo cerrada hasta finales del siglo XVIII. La situación geográfica de Buenos Aires dificultaba la fiscalización del comercio por los comerciantes sevillanos. No existió, pues, una construcción simétrica y regular en el Nuevo Mundo.

La flota y los galeones

Al principio, los navíos hacían solos los viajes transatlánticos de ida y vuelta sin protección alguna. Como el tráfico de flotas se hacía cada vez más peligroso por el ataque de los corsarios, se dispuso su protección por una Armada de la Real Guardia de la Carrera de Indias, organizada a cuenta del oro y plata que llegaban a España bajo el control de la Casa de Contratación y de los diputados de comercio [1]. La primera de ellas se dispuso en 1521: compuesta de cinco naves encargadas de ir a la isla Tercera y allí esperar a los barcos de comercio americanos, escoltándolos hasta su llegada al puerto peninsular. Santo Domingo fue el primer centro de las comunicaciones marítimas con la España peninsular. Después fue sustituido por Veracruz, Nombre de Dios en el istmo de Panamá y Cuba. Desde que la ordenanza de 1543 estableció la salida periódica de las naves en flotas formadas, lo que

[1] *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía*, 1.ª serie, III, Madrid, 1864, pp. 513-520.

fue mantenido con ahínco por los peligros de la piratería, el cruce del Atlántico se hacía en convoyes de buques con escolta militar por razones defensivas. La navegación era lenta, pero fue una de las reformas administrativas que se llevó a efecto con más eficacia, porque ofrecía la ventaja de que podían ayudarse en caso de avería o naufragio.

El viaje a las Indias comenzaba en Sevilla; los barcos de mayor tonelaje completaban su carga en Cádiz o en Sanlúcar. La flota primero se dirigía a las Canarias, siguiendo una ruta de acuerdo con las estaciones del año. En verano enfilaba directamente a la Gomera, después a Gran Canaria. En invierno costeaba Ifni y Río de Oro. Unos diez días se empleaba en el viaje desde Sanlúcar hasta Gran Canaria donde se tomaba agua y leña para continuar la travesía, que duraba de 20 a 30 días. Al principio los barcos iban a las islas Deseada y Dominica, en las pequeñas Antillas. En la Dominica se surtían nuevamente de leña, agua y de algunos productos frescos. Como cuenta fray Antonio Vázquez de Espinosa, primitivo historiador de Indias, en estas islas «los galeones y flotas hacen agua y toman algún refresco de gallinas, pescado y frutas de la tierra que traían indios gentiles de aquellas islas por rescate de hachas, cuchillos y otras cosas» [2]. A partir de aquí se dividían las flotas. La flota de Nueva España navegaba derecha a Veracruz; el viaje había durado de 28 a 30 días por la parte sur de Puerto Rico y Santo Domingo. La que iba a Tierra Firme tenía como puerto final Nombre de Dios en el istmo de Panamá. Desde la isla Dominica enfilaba hacia el norte del cabo de la Vela (Colombia) hasta Cartagena y de allí a Nombre de Dios; había empleado de 15 a 16 días en el viaje.

Para volver a España, desde mediados del siglo XVI, se reunían en el puerto de La Habana, que en adelante fue el centro de comunicación de las Indias. La flota de Nueva España solía salir en marzo de Veracruz, para llegar a La Habana en nueve o diez días. El camino de la flota de Tierra Firme volvía de Nombre de Dios a Cartagena, isla de Pinos, para evitar los bancos de la costa de Honduras y Cuba. De Cuba partían juntas al mando del capitán general, para llegar a Sevilla

[2] Fray Antonio Vázquez de Espinosa describe la navegación que los galeones y flotas hacían a las Indias y la vuelta a España, en la importante pieza historiográfica: *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Madrid, 1969, pp. 7-9.

en el mes de agosto. La ruta de vuelta iba desde La Habana al canal de las Bahamas rumbo a las Azores, aproximadamente en la isla Tercera, y da rumbo a recalar en el cabo San Vicente, y de allí a la desembocadura del Guadalquivir. La navegación había durado de 45 a 60 días.

Después de la conquista del Perú se modificaron las disposiciones del viaje a América y se alteró desde 1564 el sistema de convoyes, para evitar las malas condiciones de los vientos y salubridad del golfo de México, que eran distintos del mar Caribe. Las salidas serían escalonadas y en flota. Esta nueva organización se mantuvo con pocas variantes en los siglos XVI y XVII, aunque no podemos olvidar la serie de tanteos sucesivos. Por primera vez se marcaba la diferencia entre las flotas de la Nueva España y las de Tierra Firme. Desde entonces mantuvieron organización propia. El régimen de flotas, renovado en parte en 1720, fue en muchos momentos un moribundo sistema de tráfico excluyente, difícil de mantener después de la destrucción de las defensas de Portobelo.

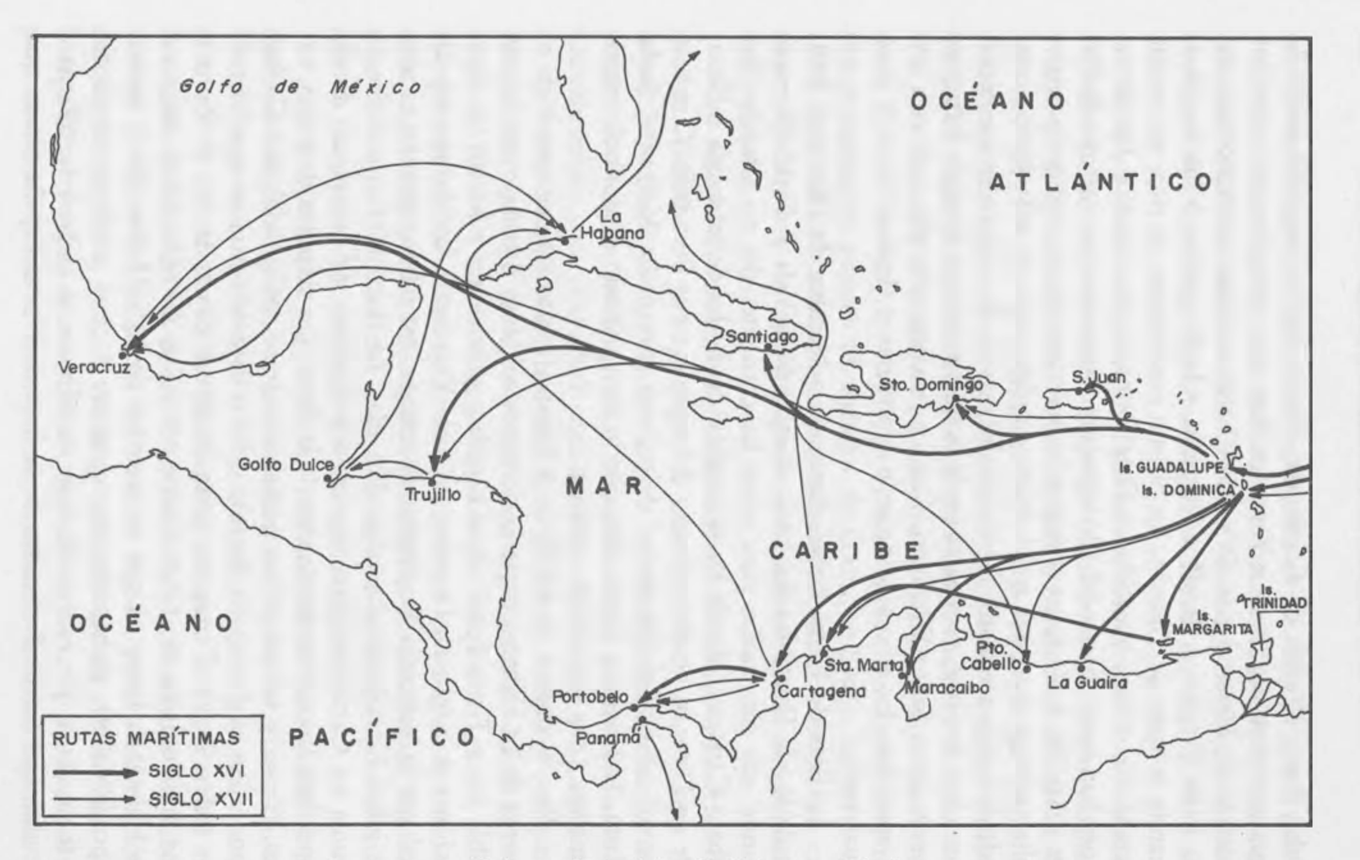
Las necesidades sanitarias habían ido estableciendo una serie de cambios debidos no al capricho o al azar, sino a criterios firmes de salud. Sólo desde el mes de noviembre las condiciones sanitarias del puerto de Nombre de Dios eran tolerables. Estas malas condiciones fueron motivo para despachar cada año dos flotas, una para México, en abril o en mayo, conocida como flota de Nueva España y otra para Panamá, en agosto o en septiembre, llamada galeones de Tierra Firme. Fuera de los navíos mercantes protegidos por buques de guerra, sólo viajaban pequeñas naves, generalmente barcos de correo, conocidos como navíos de *avisos*. Esta rigidez del sistema de navegación aumentaba el tiempo de la travesía y los costos, que se miden en días más que en distancias. Ambas flotas invernaban en América.

Los atrasos en las salidas fueron una constante. Rara vez la flota de Nueva España se hacía a la vela antes de finales de junio y la de Tierra Firme antes de noviembre. Hacia mediados del siglo XVII, a medida que la monarquía se iba debilitando, aumentó la irregularidad en los viajes. El viaje de ida de las flotas hasta la isla Dominica no había variado. El cruce del Atlántico era bastante rápido, pero la navegación del Caribe resultaba lenta y era muy variable. Desde allí la flota de Nueva España seguía la misma ruta que antes, hacia la isla Española, pero sin hacer escala ni tocar puerto, costeando las islas Española y

Cuba, hasta el cabo de Corrientes, donde algunas veces se surtía de agua para continuar viaje a Veracruz. Este viaje para Veracruz tenía dos rutas: la de invierno y la de verano. La de invierno o exterior que subía hasta Trópico y de allí a Veracruz y la de verano o interior, bordeando la costa de Yucatán. En buenas condiciones, el viaje sin escalas duraba dos meses, viajando en flota formada. En Veracruz los navíos esperaban hasta marzo del año siguiente. Una nave que zarpaba de Cádiz y viajaba a Veracruz y regresaba nuevamente al puerto de origen solía emplear dos años en el viaje completo, aunque sólo había navegado seis meses escasos. Conforme los navíos de registro se aproximaban a sus destinos, se separaban de la flota mexicana los que iban para Puerto Rico, Santo Domingo, Cuba y Jamaica; a la altura de esta isla se apartaban los que se dirigían a Honduras y dejaban la carga para Guatemala.

La flota de Tierra Firme, destinada a Nombre de Dios y al Perú, desde la isla Dominica iba hacia el cabo de la Vela y desde allí —costeando con precaución para salvar las corrientes del río Grande— llegaba a Cartagena donde hacía escala y desde donde se dirigía a Nombre de Dios, sustituido a finales del siglo XVI por Portobelo. Con este convoy navegaban los navíos de registro para Santa Margarita, Santa Marta, La Guaira y Maracaibo, que lo iban dejando conforme se aproximaban a sus respectivos destinos.

Para el regreso de las flotas a España, tenían que agruparse en el puerto de La Habana, tanto la destinada a Nueva España como la que había ido a Tierra Firme. Aquí cargaban provisiones y hacían las reparaciones de urgencia. La navegación de Veracruz a La Habana era difícil por la presencia de vientos contrarios, muy frecuentes en el mes de julio. El viaje duraba unos diez días. La flota de Tierra Firme se reunía en Cartagena, para situarse a barlovento de Nicaragua, donde esperaban los navíos destacados de la flota, que cargados de perlas, cacao, cueros y tabaco ya no podían cruzar sin peligros el mar Caribe. Fondeaban en Cartagena durante ocho o diez días para recoger las rentas reales. Desde Cartagena navegaba hasta rebasar la isla de Pinos y una vez doblados los cabos Corrientes y San Antonio daban rumbo a La Habana; tránsito en que se invertían de 16 a 18 días. En el puerto reponía víveres, embarcaba tabaco, azúcar y otros productos de la isla y si no tenía que esperar la flota de México, se daba a la vela para Sevilla. Los barcos destacados de la flota de Nueva España tenían que



Rutas en la América Central y en el Caribe.

dirigirse a La Habana, para el regreso común; los barcos de Puerto Rico y Santo Domingo podían volver directamente a España.

Si, como sucedía a veces, ambas flotas habían recibido orden de reunirse en La Habana para regresar juntas a España, el general que primero llegaba esperaba por el otro, ya que resultaba muy difícil sincronizar las flotas en derroteros tan largos. Los retrasos se debían frecuentemente a que no se habían podido vender pronto las mercancías, cobrar los derechos y cargar los tesoros reales, como solía acontecer en el galeón de Tierra Firme, por las dificultades del camino entre Panamá y Nombre de Dios, o Portobelo desde 1596. La plata hacía un largo recorrido por vía marítima y terrestre; la de las minas peruanas se enviaba directamente a Lima en recuas de mulas; también se disponía el envío desde Potosí al puerto de Arica, y desde allí por mar a El Callao. Desde El Callao la Armada del Sur la transportaba a Panamá, donde la plata era descargada y llevada en recuas de mulas hasta Nombre de Dios, puerto en el mar Caribe, reemplazado por Portobelo al finalizar el siglo XVI. El oro de Nueva Granada seguía un camino más corto hasta Cartagena, pero más trabajoso y difícil.

Cuando las flotas salían juntas, el general de los galeones de Tierra Firme tomaba el mando y el comandante de la flota mexicana le quedaba subordinado, aunque ambos eran iguales en categoría. Desde La Habana las dos flotas y los navíos de registro volvían a España por dos caminos distintos, según la estación del año. Hasta el canal de las Bahamas la navegación era igual en ambas estaciones. Si era invierno se tomaba el rumbo más al sur, ruta seguida por Colón; en el verano se subía más al norte. El estrecho de las Bahamas, uno de los pasos con mayor peligro de la travesía, era preciso navegarlo antes del mes de agosto. Las dos rutas coincidían en las islas Azores, donde el general obtenía las primeras noticias de España; se le informaba también de la presencia de corsarios y en qué puntos debía tocar previamente. Según una real cédula de 1616, a la llegada de las flotas se mandaba un navío de avisos a las Indias con el anuncio del arribo, despachos de la Corte y correspondencia privada.

El sistema de flotas, creado en tiempos de Felipe II, no obstante pretender la protección de los barcos mercantes, la realidad insoslayable es que se buscaba la canalización del comercio americano a través del monopolio de Sevilla. Aunque a finales del siglo XVI se reiteró la orden de que ningún navío zarpase fuera de convoy, las excepciones

eran frecuentes. Naos sueltas, con buen armamento, continuaron atravesando el Atlántico. Los convoyes variaban bastante; al principio las flotas iban custodiadas por una sola nave de guerra, de 300 toneladas, 8 piezas de bronce y 4 de hierro, pero luego se aumentó. En 1577 había nada más que dos bajeles armados: la *Capitana* y la *Almirante;* a los pocos años eran seis u ocho. Algunas veces las naves de la armada transportaban mercancías, igual que los barcos mercantes.

Desde la década de los años cuarenta del siglo XVII empieza a perfilarse la presión del Consulado de Comercio de Sevilla para romper la regularidad de los viajes, ya que pensaban en la conveniencia estratégica de mantener desabastecido el mercado americano de productos europeos y evitar así la caída de los precios. Desde 1650 hasta finalizar el siglo, se despacharon solamente 25 flotas a Nueva España y 16 a Tierra Firme.

En el reinado de Felipe II fue costumbre enviar varios barcos muy bien armados con la flota que iba a Tierra Firme, para proteger las grandes cantidades de plata extraídas del Perú. La flota de Tierra Firme llegó a ser conocida en el lenguaje popular con el nombre de galeones; en cambio la flota de Nueva España fue siempre la flota. El número de mercantes que formaban la flota de América variaba mucho, dependiendo del estado del comercio americano. En cuanto a su tamaño, las ordenanzas de la Casa de Contratación de 1552 mandaban que ningún barco para las Indias tuviese menos de 100 toneladas, con 32 personas de tripulación. Pocos años después, en 1587, Felipe II ordenó que el tamaño mínimo fuese de 300 toneladas, pero no siempre se observó. Se preferían barcos de tamaño mediano, por las dificultades que ofrecía la navegación en el golfo de México y en el mar Caribe. No se consideró siquiera la comodidad de los viajeros a quienes no se prestaba atención, a no ser que se tratase de altos funcionarios, como capitanes generales, oidores y virreyes pretenciosos que a veces viajaban con un séquito de 100 personas.

La navegación se hacía en orden de batalla, en forma de media luna, con la *Almirante* a la retaguardia. Los capitanes y pilotos que permitían que los bajeles se apartasen del rumbo, incurrían en pena de muerte, castigo que fue cambiado por 50.000 maravedíes de multa y pérdida del cargo.

La carrera de Indias en el siglo xviii

Los Borbones hicieron grandes esfuerzos para reorganizar la carrera de Indias durante la primera mitad del siglo xviii. Las medidas adoptadas para recuperar el comercio americano no estuvieron exentas de dificultades y contradicciones. En 1765 España ensaya las primeras medidas liberalizadoras del llamado comercio libre. El nuevo régimen comercial significaba la desaparición de la Casa de Contratación. Las reformas emprendidas por Carlos III tuvieron en José Gálvez su principal impulsor. Como visitador de Nueva España, además de hacer un estudio amplio de la administración de las colonias, propuso numerosas innovaciones.

Las reformas más trascendentales fueron las que tendían a dar más libertad al comercio, acabando con el monopolio que durante más de dos siglos había detenido el desarrollo de varios países. El reglamento de comercio libre de 1778 significó la reforma más radical del mercantilismo español del siglo borbónico. En los siglos precedentes y en el ámbito comercial, apenas se había hecho otra cosa que afirmar la protección de los intereses de los comerciantes sevillanos; lo que caracteriza decisivamente a los Borbones es su sentido pragmático, y su voluntad de construir sobre las colonias consolidadas cambios más profundos y relaciones más armónicas con la metrópoli, al mismo tiempo que se conseguía la reactivación comercial. El sistema comercial español, anquilosado en viejas fórmulas, no resistió la competencia del contrabando de productos europeos llegados hasta América de forma clandestina.

El monopolio colonial desapareció en el siglo xviii, lo mismo que las formalidades administrativas excesivas, que paralizaban la actividad comercial. Los reyes estuvieron movidos por el deseo de renovar estructuras administrativas viejas e ineficaces, pero también por la idea de conservar y engrandecer el imperio frente a las pretensiones inglesas. Las modificaciones políticas habidas en Jamaica, Haití y pequeñas Antillas influyeron bastante en los cambios de las comunicaciones marítimas.

Aparte de construir un régimen político y administrativo moderno para América, los Borbones se ocuparon también de la recuperación económica y de las comunicaciones, según el sentido y la mentalidad reformistas dominantes en la época. M.C. Bernal estima que la política

comercial borbónica no logra alcanzar la coherencia necesaria para imprimir al tráfico ultramarino el dinamismo necesario, ya que las cifras de las embarcaciones que cruzan el Atlántico entre 1700 y 1759 evidencian únicamente un ligero incremento con relación a los últimos 50 años de la centuria anterior.

El proyecto para galeones y flotas del Perú y Nueva España y para navíos de registro y avisos de 1720 gira sobre la convicción de que el orden y la libertad en el comercio y las comunicaciones son condiciones indispensables para la prosperidad. El proyecto sienta las bases de la política administrativa que deberán seguir las relaciones comerciales con América y consolida el sistema de navegación en convoy mediante flotas y galeones, sometiendo a fechas fijas la salida de España y de América, ya que los comerciantes seguían retrasando la salida de Cádiz y de los puertos americanos; aunque la voluntad de hacer efectivas unas normas no quiere decir la efectiva ejecución de las mismas. De ahí que el proyecto no se cumpliera, confirmando algunos aspectos utópicos. A pesar de la variedad de exigencias, durante los 39 años siguientes partieron solamente siete flotas para México y cuatro galeones para Tierra Firme. Significa una expedición para el virreinato de México cada cinco años y medio y otra cada diez años para Tierra Firme. Estas cosas se hacen más ostensibles cuando el proyecto de 1720 impone el carácter bienal de flotas y galeones.

Las rutas marítimas de comercio continuaron siendo las de Nueva España y Tierra Firme, teniendo en cuenta los vientos dominantes. En este siglo se consolida la nueva ruta por el cabo de Hornos, que facilitaba el acceso de los barcos a los puertos de Chile y Perú y, aparte de afianzar el camino de Buenos Aires, servía para incorporar el tráfico comercial a regiones hasta entonces marginadas. Los navíos ya no iban en busca de la Deseada y Dominica, sino que seguían la ruta del canal de las Bahamas hasta La Habana. Desde este puerto la flota de Nueva España se repartía para los puertos del golfo de México: Tampico, Veracruz, Coatzacoalcos y Campeche. Mientras que la flota de Tierra Firme llegaba desde La Habana a Cartagena; en este puerto se separaba para ir a varios puntos en barcos sueltos, desde Martina en Costa Rica hasta Cumaná.

En este siglo, ante todo se cuenta con Buenos Aires que, después de cancelado el proceso de aislamiento, se constituye en el soporte de las comunicaciones para Sudamérica. La creciente importancia de Bue-

nos Aires tiene como consecuencia que el cobre de Chile fuese enviado a España por el puerto del Río de la Plata, en vez de seguir la primitiva vía por Panamá y Portobelo. El reglamento y aranceles para el comercio libre de España e Indias de 1778 fueron fundamentales para el desarrollo de Buenos Aires como puerto y para el virreinato como mercado; permitió a Buenos Aires salir del sueño letárgico de los primeros tiempos de la colonia; se consolidó como nudo de comunicaciones terrestres con Chile y Perú y como puerto terminal de una línea del correo marítimo.

Navíos de registro

Desde 1740 el sistema de flotas protegidas desaparece y es sustituido por los registros sueltos, siendo inútiles los proyectos para restaurarlo. Los navíos de registro eran embarcaciones que navegaban fuera de las rutas habituales establecidas para las flotas y al margen de éstas, provistas de un registro oficial. Estos navíos ya existían en el siglo XVI, aunque marginados del comercio oficial, para no romper el monopolio del Consulado sevillano. Su actuación estuvo limitada a las zonas que quedaban fuera de las rutas comerciales de las flotas y galeones. El real proyecto de 1720 admitía la existencia de este sistema de navegación, además del de flotas y galeones.

Las licencias para navegar en registros sueltos –un privilegio que concedía la corona– fueron hasta 1740 muy limitadas. A partir de este año las circunstancias bélicas las convierten en la única forma de comerciar con América. Estas embarcaciones consiguieron dar más fluidez al tráfico transatlántico, afianzándose la ruta por el cabo de Hornos, que propiciaría el contrabando desde el puerto de Buenos Aires hasta tal punto que los comerciantes de Lima clamaron por la vuelta al sistema de flotas y ferias en Portobelo, cuando terminó la guerra, ya que según el virrey Manso de Velasco el nuevo sistema producía la ruina del Perú [3]. Los registros sueltos aumentaron la importancia comercial de Buenos Aires.

[3] El economista Emilio Romero, al analizar la influencia que tiene el navío de registro en relación con la debilitada economía peruana de mediados del siglo XVIII, ob-

Los puertos de las Indias y las ferias

El sistema comercial de flotas y galeones imprimió en los puertos americanos su huella. El ambiente del cambio temporal de los usos sociales lo han captado los cronistas e historiadores de la época, como ocurre en las descripciones de fray Antonio Vázquez de Espinosa o de Giovanni Francesco Gemelli Carreri, viajero italiano del siglo xvii. En los escritos de misioneros, soldados cronistas y viajeros se refleja mejor que en otros documentos históricos la pujanza de las ferias en los puertos americanos. El clima que se vivía en aquellos pequeños o grandes centros feriales durante los días que duraban los mercados extraordinarios incidía de alguna manera en los usos sociales. Los puertos terminales de las flotas y galeones, donde se celebraban las ferias nada más arribar las naves con las mercancías europeas, fueron en general localidades pequeñas, de clima malsano y sin apenas vida cuando las flotas volvían a la península y los feriantes abandonaban la ciudad, rica pero enferma.

Con el establecimiento del sistema comercial de flotas a partir de 1561, nacen las «ferias de flotas», que eran un tipo especial de ferias entre comerciantes en lugares fijos y su regularidad dependía de la llegada de los convoyes. Las mercancías eran europeas y las operaciones mercantiles se realizaban al por mayor. Las ferias, además de sostener el estímulo de los productos europeos, unieron los pueblos en fecundas relaciones y propiciaron la construcción de múltiples veredas y caminos.

Como resultado de la concepción monopolista de la contratación comercial indiana sólo algunos puertos tuvieron el privilegio de ejercerla. Así como en España la navegación americana se centralizó en Sevilla desde el primer momento, aunque más tarde se decretara la ha-

servó que cuando se deroga el sistema de galeones, se estableció en esta segunda etapa «el sistema de mandar navíos de registro por el cabo de Hornos, dándose permiso para desembarcar mercancías en Buenos Aires, lo cual fue un golpe para los comerciantes monopolistas de Lima, que perdieron de hecho sus mercados de reventa. Buenos Aires no sólo se abarrotó de mercancías, sino que facilitó el contrabando. El flujo mercantil del Atlántico fue tan intenso que repercutió hasta el Alto Perú y luego llegó a influir hasta en Puno y Cuzco». E. Romero, *Historia económica y financiera del Perú*, Lima, 1937, p. 194.

bilitación de nuevos puertos peninsulares, igualmente Nombre de Dios y Portobelo en el istmo de Panamá, Cartagena en Nueva Granada y Veracruz y Acapulco en México, fueron habilitados para el tráfico marítimo. Las grandes ferias que se celebraban en estas ciudades estaban reguladas por leyes y funcionaban bajo la inspección y vigilancia del cabildo. Cuando al término de la feria no se vendían todas las mercancías transportadas por la flota, no se cancelaba inmediatamente el proceso mercantil; los comerciantes peninsulares podían adentrarse hasta los mercados comarcales para vender allí los restos.

Las ferias de Portobelo

La fundación de Nombre de Dios en 1519, en la costa norte de Panamá y orilla sur del istmo, tuvo como finalidad primordial servir como ciudad de tránsito y de apoyo para la exploración del Pacífico e intercambios con el Perú. Inmediatamente, los primeros colonos ayudados por el gobernador Pedrarias unieron las ciudades de Panamá y Nombre de Dios por medio de un camino. Según Pedro Mártir no fue pequeño el costo del camino, pues hubo «que romper rocas y sacar a los animales salvajes de sus guaridas».

La posición geográfica hacía muy difícil la defensa de este puerto, con un clima mortífero, tumba de marineros, soldados y pasajeros. Por esta razón Juan de Matienzo, oidor de Charcas, decía al rey que era «el lugar más enfermo que hay en el mundo, adonde han muerto un millón de hombres». Según reseña el licenciado López García de Castro en 1564, era debido «a que está lleno de montañas en los alrededores y a una ciénaga inmediata a las casas»; por eso proponía meter en ese lugar el brazo de un río. Por sus malísimas condiciones sanitarias era Nombre de Dios un pueblo abandonado durante dos tercios del año, que recobraba la vida cuando llegaba la flota de Tierra Firme. Algunos mercaderes se establecían en él hasta hacerse ricos, después lo abandonaban.

Panamá era en el siglo XVII una ciudad húmeda, y «aunque ha sido nombre de enferma, no lo era», escribe Vázquez de Espinosa. Apenas cambió en todo el siglo XVII. Thomas Gage, que estuvo allí, habla de las modestas proporciones de los edificios públicos; casi toda la ciudad era de madera, con casas amplias y espaciosas por el calor.

El ataque del pirata inglés Drake a Nombre de Dios en 1586 repercutió inmediatamente en el desvío de la ruta de los galeones que antes llegaban a este puerto. El Consejo de Indias ordenó el cambio a Portobelo en 1593, por razones estratégicas y de salud. Portobelo era un puerto grande y cómodo; aunque su entrada era pequeña, el anclaje y el abrigo eran buenos. La ciudad estaba situada en el fondo del puerto, en forma de media luna. Sobre Portobelo se reprodujeron algunas de las críticas que se habían hecho a Nombre de Dios. A fray Diego de Ocaña, que visitó el lugar en los últimos años del siglo XVI, le impresionó la realidad del mal clima. Aunque desde una perspectiva de viajero, lo cierto es que tiene agudas observaciones sobre la ciudad recién fundada, donde vivían muy enfermos los que acababan de establecerse allí, «y los chapetones, añade, y los que vienen de España, si no se van a la mano en beber, se mueren mucho, como se murieron de la gente que vino en los galeones». Otro fraile, el carmelita Vázquez de Espinosa, refiriéndose en 1625 a las condiciones climáticas de la nueva ciudad, que entonces la constituían, según él, unas 150 casas, donde vivían españoles, negros libres y mulatos, escribe:

> Su temple es cálido y húmedo, llueve muy de ordinario todo lo más del año y las gotas de agua en cayendo se convierten en sapillos; ha sido muy enfermo, y sepultura de españoles, y en particular en los que se desmandan a comer frutas, recién llegados y otros desórdenes; al presente es más sano que solía, por haberse desmontado y hecho más casas, como lo ha demostrado la experiencia.

Durante los días que la flota ancló en el puerto en 1635 murieron medio millar de personas, a causa de las enfermedades producidas por la pésima salubridad y falta de higiene.

El emplazamiento de las ferias de la flota de Tierra Firme, en Portobelo, se había resuelto con la intervención del grupo comercial de Lima, vinculado al negocio de las flotas, junto con los mercaderes de Sevilla y Cádiz. Una vez que los galeones fondeaban en Cartagena, una de las ciudades mejor fortificadas de América, el almirante despachaba el patache con la noticia del arribo inmediato de la flota, junto con el correo destinado al virrey del Perú. Desde Portobelo se remitía a través del istmo un correo especial para el presidente de la Audiencia de Panamá, quien difundía la noticia en los sitios principales de su ju-

risdicción y destacaba un patache a Paita, en Perú. Se expedían avisos a las autoridades coloniales por medio de mensajeros especiales, que recorrían la mayoría de los puertos principales del litoral americano del golfo y costa continental. Un correo terrestre se dirigía a Lima, y otro a Santa Fe de Bogotá, desde donde postas de a pie llevaban el anuncio a Popayán, Antioquía y provincias cercanas.

El virrey del Perú transmitía órdenes desde Lima a Chile, a Quito y a Charcas para que remitiesen las rentas reales a Panamá. De El Callao subía una flotilla de barcos mercantes, escoltados por buques armados, con los productos que debían negociarse en la feria, y en Paita se incorporaba el navío con el oro de Quito y de las comarcas próximas. Todo lo cual, desembarcado en Panamá y después de un viaje penosísimo, cruzaba la región del istmo hasta Portobelo.

Luego que la flota del Perú llegaba con el oro y la plata a Panamá, venían los galeones de Cartagena a Portobelo. No llegaban antes para evitar que la tripulación pudiera enfermar, debido a las malas condiciones higiénicas y al precio excesivo del alojamiento. La población se duplicaba. Era tal el hacinamiento que se producía por la llegada de arrieros, mercaderes, soldados y marineros que todo adquiría precios extraordinarios. Los vecinos alquilaban sus casas e iban a vivir a los arrabales. El alquiler de una habitación costaba mil pesos y el de una cama cinco y seis mil, y hasta colgar una hamaca entre dos pilares en el portal subía el precio.

Al arribo de la armada y la flota a Portobelo, el presidente de la Audiencia panameña, el general de los galeones y dos diputados representantes del comercio, con poderes muy bien definidos, señalaban el precio de todos los productos, sin que nadie pudiera alterarlos. Entonces quedaba abierta la feria, que duraba de 45 a 60 días. Portobelo era una fiesta, animado cuadro y expresivo testimonio de riqueza, que tenía como apropiado escenario las calles, realzadas por los tipos humanos más pintorescos, con la ostentación de los atuendos más dispares de clérigos, indios, soldados y alguaciles, siendo digno de admirar «no sucediese nunca discordia, robo o muerte ni desgracia», según Antonio de Alcedo [4]. Una población multicolor y heterogénea, llegada de todos

[4] A. de Alcedo, ilustre geógrafo español, autor del *Diccionario geográfico-histórico de las Indias Occidentales o América*, Madrid, 1786-1789.

los rincones, producía una febril actividad. El problema de la información se resolvía mediante los «mensajeros de las ferias», que llegaban a los principales centros de población del interior, de donde partían otros mensajeros para llevar el aviso a todos los rincones donde había producción o comercio, y leían en público el bando o mensaje del gobernador de Panamá que anunciaba el comienzo de la feria y daba a conocer las instrucciones o reglamento de funcionamiento.

Las ferias eran el punto central sensible en las coordenadas internas de las comunicaciones ístmicas. A partir de los núcleos de población arrancaba una serie de trochas y veredas que unían al istmo en una fecunda actividad comercial. Portobelo era el centro de un importantísimo movimiento comercial, donde se vendían las mercancías llegadas de España y la carga de los productos americanos. Durante muchos años las ciudades del Pacífico, que formaban el virreinato del Perú, se surtieron casi exclusivamente en las ferias de Portobelo.

Los dueños de las recuas de mulas comenzaban su actividad antes de abrirse la feria y a esta fase previa se sumaban los comerciantes que pensaban acudir a la feria, enviando sus representantes para organizar el transporte, ya que la escasez de caballerías fue característica del movimiento comercial del istmo, pese a la gran cantidad de mulas que servían al trajín de Panamá a Portobelo y que según Vázquez de Espinosa constituía uno de los movimientos de mercancías más importantes del mundo. En la ciudad de Panamá se hallaban establecidos multitud de arrieros, algunos muy poderosos, con miles de mulas para el transporte. La expansión y el auge vertiginoso de la arriería en el istmo está en el origen del puerto atlántico de Portobelo. A él llegaban recuas de más de 100 mulas cada una, cargadas de cajones con oro y plata procedentes del Perú. Los arrieros porteaban las mercancías sin apenas protección y no se han conocido casos importantes de asalto a los recueros [5].

La cría de las mulas logró sólidos progresos en Panamá y el desarrollo de esta actividad continuó con regularidad hasta mediado el si-

[5] Viajeros norteamericanos del siglo XIX se refieren a la connatural honradez de los panameños, ya que los arrieros transportaban el dinero sin protección y no se daban casos de asalto a los viajeros. El bandolerismo posterior, surgido entre 1849 y 1860, en la llamada «época la California», tal vez nació con personas extrañas que llegaron de fuera.

glo XVIII. Un número considerable de españoles cruzaba todos los años Costa Rica con mulas de Honduras y Nicaragua para vender en Panamá. De la actividad arriera salió la acumulación de capital que hará posible la formación de una clase de hacendados a mediar el siglo XVII.

Los comerciantes de Chile, Quito, Perú, Nicaragua, etc., que habían comprado sus mercancías en la feria, y pagado con monedas de oro y barras de plata, las transportaban a Panamá a lomo de mulas o en embarcaciones que remontaban el río Chagres hasta Cruces y desde aquí a Panamá en caballerías. En los primeros años de la colonia los viajeros y la carga se trasladaban en mulas, a menudo en expediciones de 500, si se pueden creer los relatos del siglo XVI. No existe documentación sobre el uso de carretas. A veces se sustituía el transporte sobre animales por otro más antiguo sobre las espaldas de los indios cargueros, varias veces prohibido por las leyes de Indias, pero testimonios de viajeros del siglo XIX vuelven a hablar de indios que hacían las veces de las bestias de carga. Así J.H. Gibbon, que estuvo en Panamá en 1836, cuenta que unos pocos indios «transportaban sobre sus espaldas la mitad de una carga de mula desde Cruces hasta Panamá en dos días y recibían el mismo precio que los muleros por el mismo volumen. Vimos varios de ellos cargados con damajuanas de licor sostenidos con una ligera talega hecha de bejucos». Y recuerda que «el obispo de Panamá pasó por el camino de la ciudad hacia el río en un tosco palanquín llevado por ocho cargadores a un costo de cuarenta dólares».

Terminada la feria, los comerciantes del Perú tomaban otra vez la flota en Panamá y en noviembre o diciembre estaban de vuelta en El Callao con las nuevas mercancías. En Portobelo quedaba vacía la enorme caballeriza destinada a los mulos que hacían el camino de Portobelo a Panamá. El éxito de la feria es lo que más tuvo de perdurable Portobelo; después de la euforia alborozada de las ferias, se convertía en una ciudad despoblada, pobre, respirando miseria y tristeza.

Las ferias duraron más de un siglo, hasta que desapareció el sistema de flotas protegidas. Entonces el tráfico de permisiones por Buenos Aires, directamente desde Cádiz, por una ruta sin peligros, suponía un buen negocio productivo y el final del esplendor de Portobelo, porque además los navíos de registros, que reemplazaron a los galeones, utilizaron el itinerario del cabo de Hornos como vía hacia el Perú. La tradicional ruta colonial por el istmo era más lenta, no tanto por la tra-

vesía marítima como por la demora impuesta por el transbordo de tierra en la ciudad de Panamá.

Ferias en la Nueva España: Acapulco y Jalapa

El comercio con Filipinas, a través del galeón de Manila, ofrece contrastes con el de otras zonas del área comercial americana. Buscando la protección del comercio peninsular el galeón estuvo limitado a una carga de retorno no superior al millón de pesos, aunque este tope fue superado y Casafuerte no logró detener el comercio clandestino que se hacía. La celebración de la feria de Acapulco, establecida en 1579, era inmediata a la llegada del galeón. Duraba de 20 días a dos meses y aquella humilde aldea de vida lánguida, convocaba entre 4.000 y 12.000 comerciantes. A veces el cargamento ya estaba comprado antes de llegar el galeón.

Acapulco fue un gran mercado, vistoso y exótico. «Como ninguna otra feria», escribe Morales Padrón, «contaba Acapulco con un maravilloso escenario; un escenario que era su puerto y su bahía... la rada una de las mayores del mundo; rodeada de altas montañas de granito, con acantilados cortados casi a pico». La feria era el único comercio que mantenía la ciudad, que según A. Alcedo, apenas la habitaban ocho familias españolas. Hasta que se establecieron las ferias de Jalapa, las mercancías que llegaban de España concurrían también a las ferias de Acapulco.

Entre los distintos mercaderes que concurrían a las ferias cabe destacar la presencia de los peruanos, que conferían a la ciudad un tono especial con sus atuendos y arrogancia. Algunas crónicas ponen el acento, con exuberante retórica, en enaltecer la imagen de estos feriantes cargados de plata cuyas riquezas eran codiciadas por los mexicanos.

En Lima tenía lugar una segunda feria después de las celebradas en Portobelo y Acapulco, donde los mercaderes peruanos habían adquirido mercancías a cambio de los cargamentos de plata que enviaban para España. Algunas de estas mercancías de Portobelo y Acapulco eran distribuidas por el interior del Perú y Chile, pero otras se vendían directamente en la feria de Lima.

Veracruz, fundada en un arenal, donde se desembarcaban las mercancías que llegaban de España en las flotas, era una ciudad «de tem-

ple caliente y húmeda, algo enferma», según el relato de Vázquez de Espinosa. En Tierra Firme había ferias en los puertos de arribo de los navíos, pero en Nueva España el puerto de Veracruz, con un clima sofocante y malsano, no era lugar apto para celebrar ferias. Al principio la ciudad de México fue el lugar de la venta de la carga de las flotas. En la capital del virreinato residían los poderosos comerciantes que compraban al por mayor la carga de la flota y después la repartían por todo el país, aumentando los precios a su favor. El negocio era fácil, productivo y sin riesgos, ya que ponían libremente el precio a los productos y la forma de realizar los pagos a los flotistas era directo, a plazos o por intercambio de otros productos.

Mientras las ferias se celebraron en México capital se sucedieron los enfrentamientos entre flotistas y comerciantes mexicanos. A veces las flotas se eternizaban en el puerto, por el tira y afloja de los precios con los comerciantes y las operaciones no se cerraban hasta que llegaba la fecha en que la flota tenía que partir de vuelta a España. Esta situación terminaría entrando en un proceso de crisis decisiva, suspendiendo la feria en México, ya que el comercio de Andalucía no quería estar a merced de ellos, lejos del puerto de embarque [6], y porque realizar las operaciones para el transporte de las mercancías a México en recuas de mulas, venta de mercancías y compra de productos del reino consumían tanto tiempo que, a veces, no eran suficientes los siete meses que la flota permanecía en el puerto. Ya en 1683 la flota que llegó a Veracruz iba con la orden de feriar en el puerto, pero hubieron de subir a México.

Con el fin de separar la feria de México, para alejarla del control del poderoso comercio de la capital, como querían los comerciantes andaluces, se buscó la aproximación al puerto de arribo, en un lugar sano y seguro entre Veracruz y Puebla. Así nació la feria de Jalapa, villa de sanos aires, de campiñas fértiles, de no difícil acceso desde Veracruz, de la que distaba 20 leguas de camino practicable que pasaba nada más dos arroyos peligrosos y el río de la Antigua. Suponía una gran novedad la feria en esta villa, pero no acompañó el éxito a la

[6] El *Memorial* del consulado de México, 15 de mayo, 1725, Archivo General de Indias, en adelante figura A.G.I., Indiferente, 2.528, gira fundamentalmente en torno a esta tensión.

primera feria al quedar sin vender parte de la carga de la flota. Las siguientes dos ferias, en 1723 y 1725, se celebraron nuevamente en la ciudad de México, pero desde 1720, salvo en estas dos ocasiones, las ferias se celebraron en Jalapa, hasta la anulación del sistema de flotas, que introducía un nuevo orden en el comercio americano. La última flota y feria fue en 1776.

Hasta la reorganización del tráfico colonial, las flotas fueron el medio oficial de canalización del comercio entre España y el virreinato mexicano, excepción hecha con motivo de la guerra de sucesión en Austria; entre 1740 y 1756 se implantó el sistema de registros –quedando suspendidas las flotas– que provocaron algunas resistencias por los intereses creados.

Con la feria se desarrollaba, durante varios meses, una intensa actividad en todo el virreinato. Con el nuevo emplazamiento los comerciantes llegaban de los lugares más alejados para comprar; ya no dominaba la presencia de comerciantes de la capital, ni podían comprar gran parte de la carga, como sucedía en México, y revenderla después a los del interior. Miles de mulas trasladaban las mercancías desde el puerto a Jalapa; después distribuían por todo el país los géneros llegados de Europa y vendidos en la feria. La reglamentación de la feria de Jalapa introducía un fenómeno nuevo, que acababa con dos siglos de tradición: no permitía adentrarse a vender en otros lugares, sujetaba la feria a una sola localidad. El bando de 7 de noviembre de 1729, publicado por el marqués de Casafuerte, virrey de Nueva España, además de señalar los posibles abusos de los arrieros que transportaban desde Veracruz las mercancías conducidas en la flota, de los que los pequeños comerciantes resultarían perjudicados, concreta las penas para quienes no cumpliesen la nueva reglamentación. Los arrieros que condujeran mercancías para otro lugar que no fuera Jalapa, o sin guía del comisario de Veracruz, perdían las mercancías y «las recuas en que fueron transportadas, y a los arrieros o conductores» los condenaba a cuatro años de presidio, «sin que les sea admitida alguna excusa, ni disculpa».

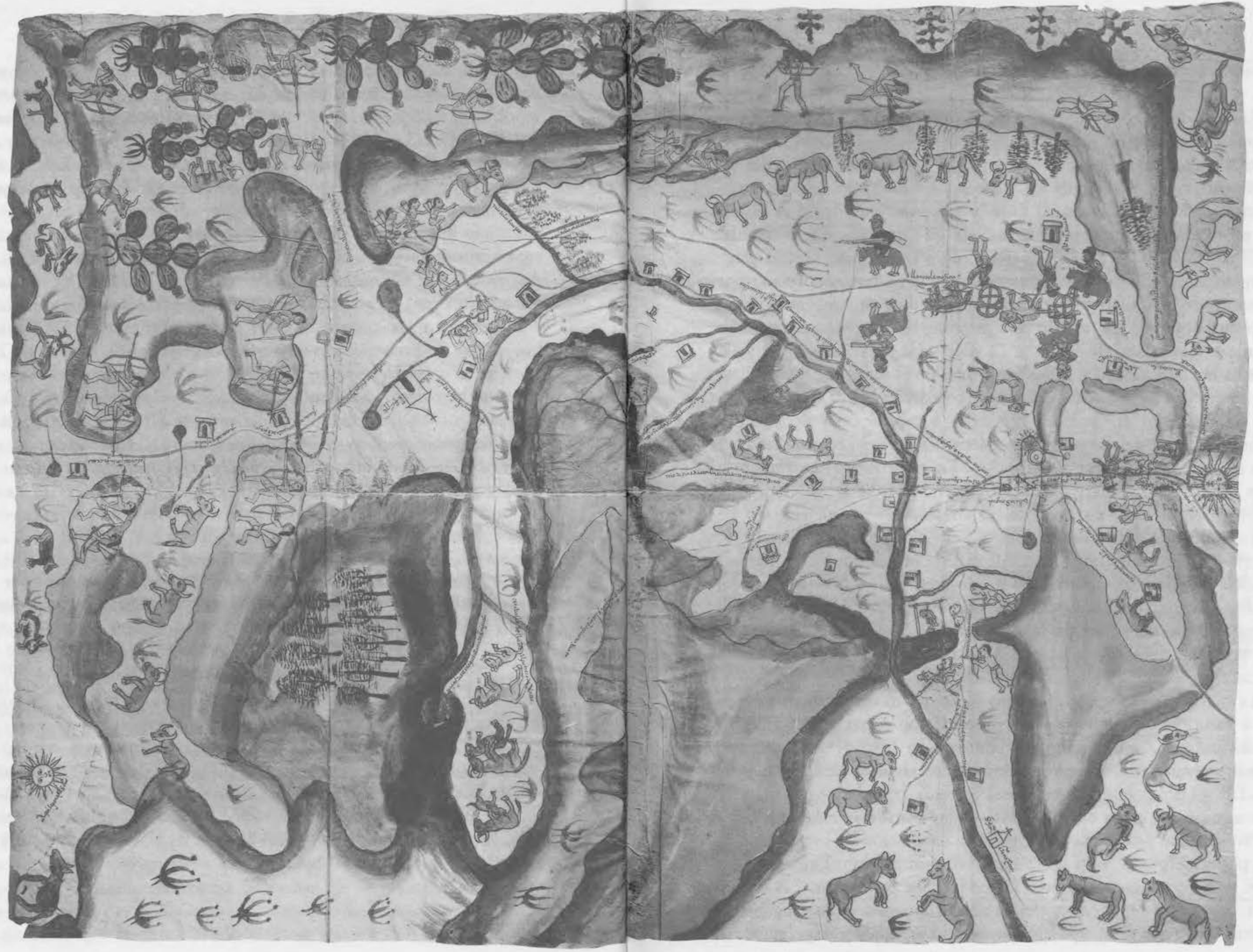
Las ferias celebradas en México habían sido controladas por la minoría de grandes comerciantes de la ciudad, sin embargo en Jalapa la mayoría de los comerciantes no procedían de la capital. Una de las causas por las que no acudieron en número suficiente comerciantes de la capital fue que el contrabando tenía el interior del país surtido de

productos. El contrabando contribuyó al relativo fracaso de alguna feria. Había introducciones ilícitas, sin registrar, por el galeón de Manila y por la flota, beneficiándose algunos comerciantes al no pagar los derechos establecidos por la corona. El contrabando perjudicaba por igual a los dos poderosos grupos de comerciantes que monopolizaban el comercio entre México y España: comerciantes gaditanos y de la capital del virreinato.

Con la noticia de la próxima llegada de la flota, comenzaba la reparación de los caminos, para facilitar el paso de las recuas. El bando del marqués de Casafuerte mandaba «poner al corriente los caminos y los tránsitos para dicho pueblo de Jalapa»; también «fabricar, ensanchar y disponer en las casas y almacenes donde cómodamente pudiesen hospedarse los comerciantes de ambos comercios».

Los efectos de las ferias de Jalapa se hicieron notar en el carácter y costumbres de sus habitantes, abandonando la arriería y la agricultura. Antes de 1720 había en la villa más de 80 hatajos de mulas; 71 años después el padrón general del distrito reducía el número a ocho hatajos. Sobre los componentes y las apreciaciones en los nuevos modos de vida, Vicente Nieto nos ha dejado algunas observaciones interesantes en 1791.

> Con el laborioso comercio de las ferias, escribe, mudó este pueblo de carácter y sus moradores de costumbres y pensamientos, porque apartados de su genio natural, abandonaron sus ejercicios y agencias que de enantes mantenían, siguiendo nuevo sistema con el traje, estilo, modo y disposición del huésped europeo. No se niega que las ferias hayan dado lustre al pueblo en extensión y sociedad; pero al mismo tiempo no podrá negar todo juicio prudente y reflexivo el grave perjuicio que les vino con ellas, pues olvidados sus vecinos y patricios de sus ramos y giros comerciales que tenían establecidos de la arriería y agricultura, con que vivían contentos, satisfechos y abundantes, criando fuertes caudales con estas industrias naturales, se engolfaron en el oropel de la imitación, trastornaron la máquina y empezaron y prosiguieron a invertir sus caudales en fábricas de casas, consumiendo muchos miles de pesos y apartando a los hijos de su hereditario ejercicio.



Plano del valle del río San Miguel desde las Frentes hasta San Francisco de Chamacuera. Anónimo, 1580. Museo Nacional de México.

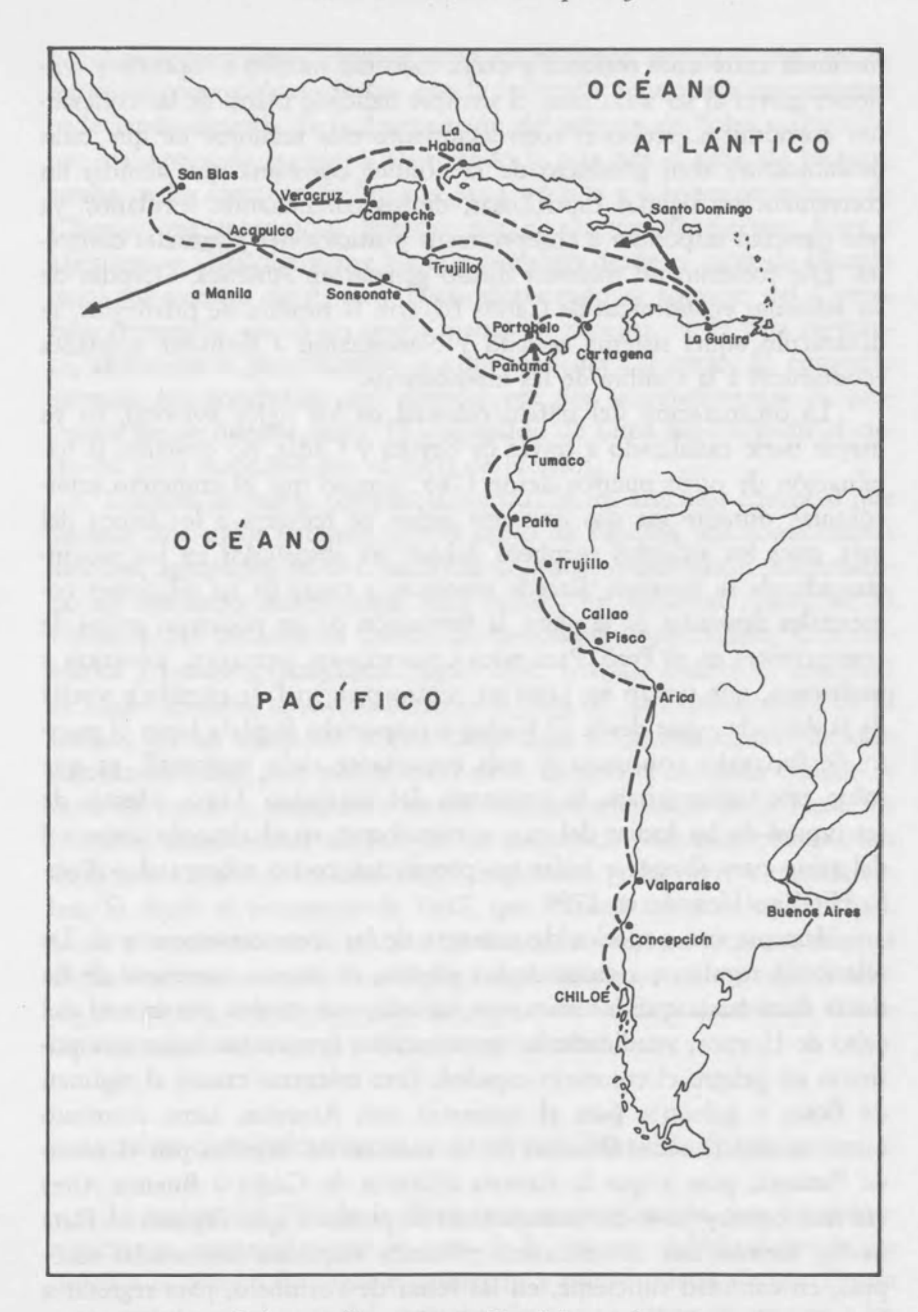
Comunicaciones y comercio intercolonial

En el aspecto económico-administrativo la organización del tráfico comercial americano supuso que el comercio fuera privilegio de un pequeño número de personas, que retenían los resortes principales de la administración, y las relaciones comerciales intercoloniales se sacrificaron al tráfico llamado de las flotas y galeones, exponente de la política proteccionista impuesta por la Casa de Contratación de Sevilla.

El comercio intercolonial se consolidó sobre la base de tres grandes regiones: en el Pacífico el intenso comercio costero, dominado por los puertos de El Callao y Acapulco, como puntos de convergencia del tráfico que llegaba a los puertos más distantes de Chile. La navegación era lenta e iba bordeando la costa. El viaje solía durar un año; el viaje de vuelta era más rápido y solían invertirse en él unos dos meses. Este largo itinerario contaba con Perú y México como centros que se aprestaban a consolidar en aquellos mercados sus posiciones dominantes mediante las rutas del Pacífico y las relaciones con el Lejano Oriente a través del galeón de Manila o Acapulco. En el Atlántico, La Plata y la región insular del Caribe y Tierra Firme; el comercio de cabotaje y el interamericano a larga distancia creció constantemente en el golfo de México y en el Caribe. Entre flota y flota el puerto de Veracruz se convertía en centro de un importante tráfico por el que salían harinas de Puebla y Atlixco e importaba cacao de Venezuela y Nueva Granada. El tráfico comercial del cacao se mantiene muy activo durante la época colonial. El retorno de los navíos venezolanos de Veracruz se hacía en plata acuñada, pues los consumidores de Venezuela tenían la harina mexicana por ordinaria.

La mayor parte de este comercio se hizo a través del mar, pero se llevó a cabo también por las vías terrestres, con carretas o con las recuas de mulas. La articulación del comercio se hizo de manera harto desigual; prevalecieron fundamentalmente las razones estratégicas y de seguridad sobre los intereses económicos; esto explica por qué se utilizaron caminos de tierra cuando existían vías marítimas más cortas.

No sólo fue prohibida en América la circulación de mercancías de otros países europeos, sino también la relación mercantil entre las colonias, para no quitar mercado a la producción peninsular. Las limitaciones comerciales intercoloniales fueron como una espesa malla que envolvía un inmenso cuerpo. Ni siquiera cabe establecer grandes dis-



Rutas marítimas comerciales interamericanas.

tinciones entre unas regiones y otras. Esto dio motivo a rupturas y tensiones graves al ser alcanzado el siempre delicado plano de las conexiones económicas. Hubo el convencimiento casi unánime de que estas prohibiciones eran producto de la política cortesana que atendía las conveniencias, algunas caprichosas, de los comerciantes sevillanos, ya que parecían responder a compromisos y situaciones puntuales concretas. Ello fomentó un malestar difuso general en América. Después de las reformas económicas de Carlos III, con la ruptura de privilegios, se desarticuló aquel sistema cerrado y comenzaron a formarse unidades económicas a la sombra de las intendencias.

La organización del tráfico colonial en los siglos XVI-XVIII, en su mayor parte canalizado a través de Sevilla y Cádiz, no obstante la habilitación de otros puertos desde 1765, supuso que el comercio intercolonial, durante los dos primeros siglos, se redujera a los frutos del país, pues los artículos europeos debían ser absorbidos en las provincias adonde se llevaban. Sucede entonces, a causa de las relaciones comerciales derivadas de la plata, la formación de un poderoso grupo de comerciantes en el Perú. Para estos comerciantes peruanos, solventes y poderosos, que tenían en Lima su centro principal, la partida y vuelta de la Armada —que desde El Callao transportaba la plata hasta el puerto de Panamá— constituía el más importante ciclo mercantil, ya que sobre este tráfico giraba la economía del virreinato. Lima, además de ser capital de las Indias del sur, se transformó en el almacén universal del reino para abastecer todas sus provincias, como subraya el polígrafo Hipólito Unanúe en 1790.

Aunque con períodos de ausencia de las comunicaciones y de las relaciones regulares, a causa de las guerras, el sistema comercial de las flotas duró hasta que los franceses introdujeron navíos por la ruta del cabo de Hornos, vendiendo las mercancías a precios tan bajos que pusieron en peligro el comercio español. Pero mientras existió el régimen de flotas y galeones para el comercio con América, Lima continuó manteniendo la redistribución de las mercancías llegadas por el istmo de Panamá; pese a que la travesía atlántica de Cádiz a Buenos Aires era más corta y libre de corsarios, no se permitía que llegaran al Plata navíos sueltos. Los comerciantes peruanos adquirían mercancías europeas, en cantidad suficiente, en las ferias de Portobelo, para regresar a Lima donde tenía lugar una segunda feria.

Los comerciantes limeños –que no pudieron resistir el régimen de reformas comerciales– decían que la inflexión económica que estaban padeciendo después de la desaparición del sistema de flotas, sustituidas por los navíos de registro y afianzando la ruta por el cabo de Hornos, estaba en las entradas de Buenos Aires a Chile y a la región minera de Charcas con mercancías llegadas por el camino de Buenos Aires a Mendoza y Córdoba y por las que entraban desde el cabo de Hornos hasta los puertos de Arica y Pisco alcanzando el corazón del Cuzco. Esto repercutía, como no podía menos de suceder, en la vida mercantil, aminorando grandemente la cifra total del comercio. El comercio peruano era combatido por primera vez por la concurrencia de productos desde Buenos Aires. El Consulado de Lima llegó a pedir el cierre del paso marítimo por el cabo de Hornos.

Después de haber perdido el control de los artículos europeos que durante dos siglos entraron por el istmo de Panamá, los comerciantes limeños, agrupados en el Consulado de Lima, continuaron manteniendo un comercio interregional muy activo. En torno al puerto de El Callao había un intenso tráfico de mercancías hacia Chile, Centroamérica y también Guayaquil. Según M.L. Laviana Cuetos el comercio de Chile absorbía aproximadamente el 40% de las exportaciones de El Callao. En los siglos XVI y XVII Chile llegó a ser una especie de subcolonia de Lima, pero no así en el XVIII, cuando el mercado chileno se surte de artículos europeos a través del puerto del Río de la Plata. En el tráfico transandino, además de las mercancías europeas procedentes de la península o del tráfico ilegal, importaba yerba mate y remitía cobre. Si desde el terremoto de 1687, que arruinó las cosechas de trigo, Chile se convirtió en el granero peruano, las mejoras técnicas, además de las comunicaciones, en el siglo XVIII, contribuyeron a perfilar mejores horizontes para las actividades comerciales chilenas, tanto en el ámbito interior como en el tráfico interprovincial.

Relaciones económicas entre el Perú y el Río de la Plata

La región del Río de la Plata estuvo muy cerrada para las comunicaciones comerciales con el resto de la colonia, debido a que le era difícil a la corona fiscalizar el comercio y por el miedo de que llegara a convertirse en el pilar del contrabando por su situación cercana a los

portugueses del Brasil. La corona propició un cambio con Felipe III en 1602; concedió por seis años a los habitantes del Río de la Plata el privilegio de exportar al Brasil granos, sebo y tasajo, y sucede que se le permite importar los productos que necesite, con la prohibición de reexportarlos a otras provincias de las Indias.

El enfrentamiento económico entre Perú y la región del Plata fue una constante histórica, aunque el grupo de comerciantes de Lima era superior en riqueza y relaciones al de Buenos Aires, donde empleados públicos y clérigos obtenían del comercio sus mejores ingresos. Lima utilizó el nuevo camino de la Pampa, trazado sobre los restos prehispánicos, en su comercio con Buenos Aires. Este tráfico comercial surtió a los mercaderes porteños de plata que les sirvió para intensificar el comercio con Brasil. La plata sale entonces de las rutas españolas para terminar en Portugal y en los mercados de los Países Bajos. Varias reales cédulas prohibieron el comercio interandino y la salida de la plata hacia Buenos Aires, para evitar que esta ciudad se convirtiera en intermediaria del contrabando de plata entre Charcas y Portugal. A los pocos años, en 1623 se fundó la aduana interior de Córdoba para controlar el tráfico de Buenos Aires con las regiones productoras de la plata.

Poco a poco Lima perdió el mercado del Plata y de Chile, mientras Tucumán, además de entrar en la órbita comercial de Buenos Aires, se convertía en el trampolín de los intereses porteños en Charcas. Lima mantenía el comercio con el Alto Perú en recuas de mulas, a través de 400 leguas de ásperos caminos, sin embargo desde la región del Plata el tráfico se hacía en carretas hasta Salta –y después a lomo de caballerías– con grandes ventajas en el costo de los fletes, al permitir el transporte sobre ruedas. El camino que unía Buenos Aires con Charcas fue el eje de la vida económica rioplatense. Las ciudades de la provincia de Cuyo, lugar de tránsito a Chile, enviaban hacia los mercados chilenos la producción de harinas, de vinos y aguardientes.

Rutas comerciales en el Pacífico

Fue en el Pacífico donde el comercio contó con más trabas. Las grandes dificultades de la expansión del comercio a lo largo del Pacífico entre México y Perú fueron las reiteradas prohibiciones que se convirtieron en un conjunto de obstáculos que impedían el comercio in-

tercolonial. La navegación comercial se inició entre Panamá y el Perú una vez acabada la conquista del imperio inca y se debilita después de la supresión del régimen de flotas. Las comunicaciones marítimas entre Panamá y Lima en la época de los barcos veleros fueron, por punto general, muy pesadas, debido a que los vientos monzones soplaban con fuerza en dirección contraria a los navíos. Unos tres meses tardaban los barcos en hacer el recorrido Panamá-Lima. Fray Diego de Ocaña, que hizo esta travesía, cuenta que la navegación era penosísima.

La principal ruta de distribución comercial por la mar del Sur se extendía desde Portobelo-Panamá por Guayaquil, Paita, Trujillo, Lima, Pisco y Arica. La vía marítima Arica-Panamá toma gran importancia por ser la ruta de la plata de las minas de Potosí. La plata llegaba al puerto de Arica a lomo de mulas y llamas desde Charcas y en Arica se embarcaban para Lima-El Callao y de allí a Panamá. Recordemos que la navegación por la mar del Sur estuvo al abrigo de piratas y corsarios hasta finales del siglo XVI, situación que no se daba en el Atlántico con el consiguiente detrimento del tráfico. Destacaba la intensidad del tráfico en el puerto de El Callao, notablemente activo por la presencia de barcos cargados de trigo, azúcar y vino de Ica, Pisco y Nasca con destino a Guayaquil, Panamá, Nicaragua y México. La flota mercante peruana, a cuyo cargo estaba el tráfico de la mar del Sur, constituyó el soporte del comercio de cabotaje.

En torno al comercio con Panamá surge la industria de construcción naval en Guayaquil, que desde 1570 encabezó la construcción de barcos en el virreinato. Guayaquil, además de surtir al Perú de barcos, le proveyó de maderas, a cambio de trigo, azúcar, vino y algodón.

El comercio entre Perú y Nueva España fue prohibido por reales órdenes para evitar el flujo de géneros orientales del galeón de Manila y proteger los intereses del comercio andaluz. La primera prohibición es de 1604 y la reiteración de estas exclusiones fue constante. Como la prohibición estaba limitada a la costa del Pacífico se utilizaba la ruta larguísima del Atlántico: los productos se transportaban por tierra desde la costa pacífica a la atlántica a través del istmo, embarcando en Portobelo para Veracruz. Así llegaba el cacao de Guayaquil a México, después de que en 1621 se prohibiese el tráfico entre Acapulco y Guayaquil porque las naves del cacao llevaban plata de contrabando y regresaban con mercancías de China. Los comerciantes apelaban también al tráfico autorizado entre Perú y Centroamérica y al amparo de

este tráfico se introducían desde Sonsonete sedas chinas a cambio de plata peruana.

En general, las disposiciones no fueron aceptadas y el fraude fue la regla. Algunos moralistas desautorizaron las prohibiciones al dudar de su licitud.

Relaciones comerciales en el golfo de México y en el Caribe

Las líneas de fuerza económica interregional anteriores al siglo XVIII se desplazan hacia el golfo de México y el Caribe, gracias a las trabas legales que tenía el tráfico del Pacífico. España tenía en América dos centros principales y a través de ellos conservaba su cohesión; estos centros eran México y el Perú, con influencia sobre todo el continente. México-Venezuela-Colombia y el Caribe, era ésta otra gran ruta donde sobresale la compleja agresividad comercial mexicana. En Veracruz confluían las comunicaciones de América Central, las Antillas y el borde norte de América del Sur. México actuó como si fuera el mercado complementario de Europa en esta enorme área a la que abastecía de mercancías, y controlaba el tráfico comercial de la extensa región formada por Cuba, Puerto Rico, Santo Domingo, Venezuela, Cartagena de Indias y la costa atlántica centroamericana.

Venezuela, por su posición geográfica, estaba llamada a constituirse en centro de un importante comercio, pero los comerciantes venezolanos estuvieron encerrados en un área pequeña, minimizados por la presencia de México que desempeñó allí el papel de capital económica, no obstante ser Caracas una de las ciudades más activas del Caribe [7]. Caracas y Maracaibo rivalizaban con Guayaquil en la venta de cacao a Nueva España, una vez que el consumo pasa a ser de uso general, y parte de la dieta, desde el siglo XVI. El cacao venezolano, producto muy valioso, era más apreciado que el de Guayaquil que, debido a la prohibición del mercado con México, llegaba a Veracruz a través de Portobelo.

[7] A la larga ese confinamiento comercial acabaría por romperse y después del llamado «comercio libre», naves de comerciantes caraqueños se ocuparían en el tráfico con colonias extranjeras.

En Cartagena de Indias hubo también un activo comercio en todo el siglo XVII, pese a algunas prohibiciones como la de comerciar libremente productos de España en el área del Caribe. No menos intenso fue el comercio en Cuba por su papel estratégico, fundamental como nudo intermedio en el comercio con Nueva España. La Habana era el principal comprador de la harina de Puebla y Atlixco.

En el siglo XVIII, debido a la baja del coste de los fletes, el comercio transatlántico aumentó rápidamente y porque las trabas administrativas se fueron simplificando progresivamente como resultado de la nueva política colonial tendente a vigorizar la economía sobre la base de una nueva orientación política. Los años 1763-1765 son los tres años claves de la liberalización comercial. En 1765 España toma las primeras medidas liberalizadoras entre varias islas del Caribe y nueve puertos peninsulares. En 1778 se introduce el reglamento de comercio libre que, además de acabar con las cautelas de 1765, representa la más radical reforma del neomercantilismo español del siglo borbónico. Es curioso el universal reconocimiento de los méritos del reglamento, diseñado sobre las bases de libertad y protección: suprimía trámites burocráticos y flexibilizaba la navegación al modificar el antiguo concepto monopolístico.

Lo más importante es que se restableció el comercio interprovincial entre los puertos más importantes del Pacífico hasta entonces objeto de reiteradas prohibiciones. Ponía término al régimen que prohibía el comercio recíproco entre los tres reinos del Perú, Nueva España, reino de Nueva Granada y Capitanía de Guatemala. Después se integraba también el virreinato del Río de la Plata hasta entonces bastante marginado.

Cuando el comercio quedaba interrumpido bruscamente a causa de los conflictos bélicos, como contra Inglaterra de 1796 a 1808, a causa de las alianzas hispano-francesas, se intensificaba el comercio interregional con productos europeos de contrabando o con productos americanos.

El tráfico clandestino

Con la suspensión del servicio de flotas comenzó un intenso comercio ilícito, realizado principalmente por los ingleses y los holande-

ses en los puertos del Atlántico y por los franceses en los del Pacífico. La situación se agrava tras la apertura del comercio a estos países después de Utrecht. El contrabando, presente en las costas orientales de América desde mediados del siglo XVI, no se introdujo de una manera perceptible en las costas del Pacífico hasta principios del siglo XVIII. Hasta entonces los territorios que formaban el virreinato del Perú se surtían casi exclusivamente en las ferias de Portobelo.

Resultó inquietante el gran desarrollo que tomó a finales del siglo XVII el comercio de contrabando en las colonias de América y la protección que hallaba entre la población porque suministraba mercancías baratas. Por la repetición de las cédulas dictadas por la corona para abordar el problema, se advierte la inoperancia de las mismas en la realidad geográfica de un Continente lejano, casi incomunicado, pese a ser la contención del contrabando la preocupación dominante de estas medidas legislativas.

Las prohibiciones tuvieron poco alcance y receptividad en la América andina. Varias reales cédulas disponen que se cierren los puertos de Chile al comercio extranjero: son cinco entre el 26 de mayo de 1711 y el 10 de octubre de 1715. Éstas y otras leyes complementarias, así como algunas reformas administrativas, se caracterizaron por estar dirigidas al robustecimiento del comercio peninsular, pero naufragaron en el torbellino de la corrupción, cuyos efectos se hicieron notar parcialmente en las colonias a partir de la segunda mitad del siglo XVII cuando algunos gobernantes se convierten en auténticos contrabandistas, como Gaspar Martínez de Anido en Puerto Rico, Lorenzo Cabrera en Cuba y Juan Andrés Isturiz en Chile.

Para algunos el contrabando era el correctivo eficaz a las trabas impuestas por el monopolio sevillano. El comercio clandestino habría crecido al compás de la complejidad creciente de las necesidades, desde que la metrópoli no abastecía suficientemente a sus colonias. El contrabando aseguraba pingües beneficios, además de satisfacer una necesidad real, aunque arruinaba a los comerciantes que clamaban contra este tráfico fraudulento.

México fue un centro de distribución del tráfico clandestino y esto no sólo para los extensos territorios del norte, sino también para lugares lejanos como Chiapas y Yucatán. Los puertos a lo largo de la dilatada ruta marítima entre Acapulco y Concepción mantuvieron un lucrativo comercio con las regiones del interior. Acajutla y Realejos

fueron los puertos de Centroamérica de la distribución clandestina de las mercancías peruanas que llegaban por tierra para evitar el control de las aduanas. En los puertos del norte del Perú resurgió con fuerza el tráfico ilegal. Piura no sólo fue centro abastecedor del puerto de Paita, sino de modo especial depósito donde se encontraban las mercancías que llegaban de México burlando la vigilancia de las aduanas. En una función semejante a Paita, Guayaquil fue el puerto para las tierras altas próximas a Quito. La Serena, Valparaíso y la Concepción fueron los desembarcaderos de las mercancías prohibidas para el norte, centro y sur de Chile, así como para las provincias del interior al otro lado de la cordillera de los Andes, próximas a Mendoza y San Juan.

Se ha dicho, con razón, que el gobernador de Chile J.A. Isturiz, antiguo comerciante de Sevilla, fue el primer contrabandista del reino. Era al mismo tiempo el eje indiscutible del contrabando francés en la mar del Sur. La actitud de Isturiz, quizá por lo insólita, hallaba eco adecuado en los comerciantes franceses, que le ofrecieron, casi de una manera explícita, participación de los beneficios a condición de que se les permitiera vender sus mercaderías en las costas de Chile. Se dijo de él que en 1710 había comprado el cargamento de un barco francés para venderlo en los puertos del Perú. Cuenta Frézier que «a pesar de las leyes del reino, negociaba abiertamente con los franceses que han acrecentado mucho su fortuna por los créditos considerables que le hacen» [8].

En las Antillas creció con firmeza la actividad mercantil fraudulenta en los años de 1610 a 1620, con ciertas particularidades como reflejo de la estructura geográfica de la región. Debido a una ineficaz vigilancia, al iniciarse el gobierno del marqués De la Torre en la isla de Cuba, el contrabando extranjero por las costas meridionales había alcanzado tal volumen que la política represiva del marqués hizo «presas de mucho valor y se disminuyó, pero no se extinguió», según cuenta Jacobo de la Pezuela.

[8] Frézier, *Relation du voyage de la mer du Sud aux cotes du Chile et du Perou, fait pendant les années 1712 et 1714*, París, 1716, p. 46. La relación de Frézier es un documento que recoge juicios y apreciaciones personales dignas de tenerse en cuenta. Aunque el jesuita Feuillée acusa de plagiario y falto de seriedad a este ingeniero que, aparte de describir Chile, levantó 23 mapas o planos de mérito diverso, pero que son importantes para conocer los avances geográficos. La obra de Frézier se publicó en Londres en 1717 y el mismo año en Amsterdam; en Hamburgo en 1718 y reimpresión en 1745, lo que avala la importancia que se dio al libro desde el primer momento.

fueron los puertos de Centroamérica de distribución clandestina de las mercancías europeas que llegaban por tierra para evitar el control de las aduanas. De los puertos del Pacífico del Perú, Paita era un foco de tráfico ilegal. Paita no sólo fue puerto abastecedor del puerto de Panamá, sino de modo especial depósito donde se concentraban las mercancías que llegaban de México, burlando la vigilancia de las aduanas. En una función semejante a Paita, Guayaquil fue el puerto para las tierras altas próximas a Quito. La Serena, Valparaíso y la Concepción fueron los desembarcaderos de las mercancías procedentes para el norte, centro y sur de Chile, así como para las provincias del otro lado de la cordillera de los Andes, próximas a Mendoza y San Juan.

Se ha dicho, con razón, que el gobernador de Chile [illegible], antiguo comerciante de Sevilla, fue el primer contrabandista del reino. Fue al mismo tiempo el de indiscutible del contrabando francés en la mar del Sur. La actitud de Ustariz, quizá por lo mismo, también era adecuado en los comerciantes franceses, que le ofrecieron, con la que no se le permitieran vender sus mercancías en las costas de Chile. Se dijo de él que en 1710 había comprado el cargamento de un barco francés para venderlo en los puertos del Perú. Cuenta Frézier que «a pesar de las leyes del reino, negociaba abiertamente con los franceses que han enriquecido mucho su fortuna por los créditos considerables que le hacían».

En las Antillas ocurrió otro tanto. La actividad de los comerciantes ilegales en los años de 1700 a 1710, con ciertas particularidades en relación de la estructura geográfica de la región Caribe, y una ineficaz vigilancia, el comercio y el contrabando del marqués de la Torre en la isla de Cuba, el contrabando extranjero con las costas meridionales había alcanzado tal volumen que la política colonial del monarca no podía dar mucho valor a la [illegible] en la estrechez de [illegible] de la Corona.

[illegible]

Capítulo II

AMÉRICA CENTRAL. COMUNICACIONES INTEROCEÁNICAS

El istmo de Panamá en las comunicaciones interoceánicas

Por su función histórica Panamá perteneció al Perú y Nueva Granada, pero por su origen geológico a la América Central; por la naturaleza de su formación la incluimos en este capítulo.

Antes que México, surgió el foco expansivo de Panamá. El área del istmo se convirtió en la vía de acceso al Perú y más tarde la acción expansiva saltó hacia el norte, en busca del corazón de América Central. Desde México se fijó el foco de Guatemala en 1524 como un núcleo de equilibrio entre México y Panamá por donde se movían las recuas de mulas hacia el norte y hacia el sur. Panamá fue utilizado como centro impulsor para penetrar en el Perú, rico imperio, situado al sur del istmo.

Después de la conquista del Perú por Francisco Pizarro y del descubrimiento de las minas de Potosí en 1545, el camino del istmo adquiere importancia decisiva en el sistema de comunicaciones entre España y el Perú.

Desde que Pedrarias Dávila funda la ciudad de Panamá, este asiento europeo, el más antiguo de Tierra Firme, se convertía en el centro de las iniciativas. Durante más de dos siglos los panameños debieron garantizar el tránsito entre los dos océanos, acentuando las medidas protectoras, después de los reveses militares sufridos, ya que el istmo de Panamá se había convertido en el cuello del imperio [1].

[1] *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las posesiones españolas en América y Oceanía*, 1.ª serie, XXXIX, p. 325.

La comunicación entre los dos mares fue desde el principio asunto de gran interés para la corona. Se remonta a la época de los primeros descubridores, a partir de Colón, que busca el estrecho que debía dar paso a comarcas lejanas.

Los repertorios históricos de las primeras comunicaciones con América recogen los textos enviados a los colonizadores donde insisten en la idea de encontrar rutas estables y cortas entre los océanos. Hay grandes contrastes, a veces, en la valoración de las cédulas de los siglos XVI y XVII, pero lo que permitió hacer a la metrópoli operaciones comerciales muy ventajosas con las nuevas tierras durante los años de la colonización fueron las rutas protegidas del istmo de Panamá.

Las instrucciones que se dieron a Pedrarias cuando fue a América en 1514 mandaban construir una vía a través del istmo, partiendo de Santa María del Darien hasta el golfo de San Miguel. Instrucciones posteriores a Pedro de los Ríos, sucesor de Pedrarias en la gobernación de Castilla del Oro, urgían la necesidad de facilitar la comunicación entre los mares del norte y del sur, para explotar el codiciado comercio de las islas Molucas, ya que Magallanes había hallado el paso por el estrecho que hoy lleva su nombre. Pero no se llevó a efecto la explotación de las islas porque Carlos V cedió a Portugal su ocupación.

Una vez que se conoció la existencia de un nuevo mar, el Pacífico, fue preocupación de los reyes activar la unión con el Atlántico, el mar que les era más conocido. Mandan hacer dos casas, una en la ciudad de Panamá, en la costa sur y la otra en la costa norte, en el Atlántico. Desde Panamá se transportarían en carros y en mulas las especias procedentes de las islas Molucas «a la casa que estuviese para ello fecha en la dicha costa del norte» [2].

El proyecto de un canal interoceánico, realizado por ingenieros americanos en el siglo XX, fue una idea que se remonta al siglo XVI, pues en los siglos XVI y XVII fue propuesta a los reyes de España, aunque pocas veces superó la fase de discusión, sin obtener el apoyo de los Consejos. Ya en 1520 Ángel Saavedra presentó un proyecto a Carlos V; Pedrarias Dávila en 1535 expone al rey la posibilidad de encontrar el paso, y en el mismo año el cronista Gonzalo Fernández de Oviedo pondera las facilidades que ofrece el río Chagres para el trán-

[2] A.G.I., Panamá, 139,I.I, lib. I.

sito interoceánico: «Aqueste río Chagres, escribe, naciendo a dos leguas de la Mar del Sur, viene a meterse en la Mar del Norte. Este río corre muy recio y es muy ancho y poderoso y hondable, y tan apropiado para lo que es dicho».

Repasando la documentación de la época, donde vemos que en general no llega a calar la importancia de aquel proyecto, merece ser destacado que el primer intento oficial sobre la navegabilidad del Chagres tiene lugar durante el gobierno de Pedrarias. El capitán Fernando de la Serna, acompañado de los pilotos Pablo Corzo y Miguel de la Cuesta, realizó una minuciosa exploración al río. Para buscar posibles alternativas, transcurrido un tiempo, hizo una inspección similar en el río Grande. Pero fue el licenciado Gaspar de Espinosa, alcalde mayor y fundador de Natá de los Caballeros, el primero que por escrito propuso al emperador la apertura de un canal, utilizando el curso del río Chagres. «El Chagres, decía, se navegará a muy poca costa y será lo más hermoso y útil del mundo.» Sugería al monarca traer del Perú 2.000 indios «por ser hábiles en hacer acequias».

La preocupación por la apertura de un canal, manifestada desde América y el envío de los informes sobre el río Chagres, encontraron en el Consejo de Indias una acogida favorable, que la apoyó ante el emperador. Del informe del Consejo de Indias salía una real cédula que mandaba al gobernador y oficiales de Panamá que con la mayor rapidez practicasen un estudio sobre las posibilidades de apertura de una vía para que «se junte la Mar del Sur con el dicho río, de manera que haya navegación y qué costa en dinero y hombres sean menester y en qué tanto tiempo se podrá hacer, y así mismo qué sierras y valles hay en la dicha tierra».

Pero este impulso constructivo, todavía en esta fase crepuscular del sistema vial americano, fue paralizado por Andagoya —que ocupaba transitoriamente la gobernación del reino de Tierra Firme— quien dijo que el proyecto «sólo podía aconsejarlo hombre de poco talento y que desconoce aquel país; que no era posible conseguir la unión de los dos mares». También el obispo Berlanga invitaba a abandonar el proyecto, por los obstáculos que ofrecía la realización.

A esta negativa se refería años después, en 1552, el cronista sevillano López de Gómara en su *Historia General de las Indias*, que reaviva el tema, lo mismo que el portugués A. Galvao, que ven en el istmo el punto ideal para la construcción de una ruta de agua. «Tierras son, pero

manos hay», escribe Gómara, «dame quien lo quiera hacer que hacerse puede. No falle ánimo, que no faltará dinero; las Indias donde se ha de hacer, lo dan». Esta genial profecía no logró disipar la resistencia al proyecto.

La idea del canal sigue preocupando; un flamenco, Diego de Mercado, colono de Santiago de Guatemala, proponía un canal nicaragüense, pues

> entre el lago y el puerto de Papagayos sobre el Pacífico hay cinco leguas. Cuatro por una quebrada o barranca honda, en que en invierno entra el agua de la laguna, y una legua de piedra a manera de pared. Rompiéndola y limpiando la quebrada podrán juntarse los mares del Norte y Sur, porque entrará la mar del Sur en la laguna de Nicaragua, y bajará por el Desaguadero al puerto de San Juan de la mar del Norte, y podrán subir y bajar navíos de poco porte.

La ingenuidad de esta argumentación resume la creencia, que hasta había llegado a hacerse válida en algunos sectores, de que la comunicación interoceánica no tenía otro desenlace sino la ruta navegable.

Los puertos marítimos que tiene Honduras en el océano Atlántico y en el Pacífico, como Puerto Caballos y la bahía de Fonseca, plantearon la posibilidad de abrir una vía de comunicación entre ambos mares, ya desde mediados del siglo XVI. En este sentido es preciso destacar la preocupación del rey ante el problema de las comunicaciones, ya que en 1555 manda a Juan García de Hermosilla hacer el estudio sobre un camino a través de Honduras, desde Puerto Caballos a la bahía de Fonseca. Posteriormente, el ingeniero italiano Bautista Antonelli informó favorablemente en favor de la vía interoceánica. Otros estudios se hicieron en el siglo XVII, pero tropezaron con la resistencia de quienes opinaban que los puertos de Caballos y Fonseca eran difíciles de defender ante posibles ataques piratas.

A lo largo del siglo XVII se ven las tierras estrechas de Panamá como un horizonte constructivo de vías interoceánicas. En 1698 el escocés William Paterson estableció en el istmo de Darien la colonia de Nueva Caledonia, para abrir una ruta comercial con el Pacífico, que aseguraría a Gran Bretaña «las llaves del universo, permitiendo a sus poseedores dictar leyes a ambos océanos». Aunque fracasa en su intento, una vez en Inglaterra, refiere en un folleto que es factible la construcción de un canal.

La idea continuó presente en el siglo XVIII, pero en discusiones vagas y académicas, que se apoyan en datos mal calculados. Los relatos de viajeros han guardado para la historia testimonios capitales sobre ello. El astrónomo francés Charles-Marie de la Condamine después de su regreso de América presentó en la Academia Francesa de Ciencias una memoria favorable a un canal. El conde de Aranda rechazó el proyecto que le presenta la Academia Francesa de Ciencias para construir un canal por Panamá, a través del río Chagres hasta Cruces.

Cuando comienzan los movimientos en favor de la independencia de las colonias españolas de Ultramar, en la estela de aquella encrucijada de pactos y conspiraciones, iba a producirse el ofrecimiento al gobierno británico, por parte de Panamá y Nicaragua, «que formen en estos países el centro de comercio del universo por medio de canales». También por estos años el coronel Biddle había obtenido del gobierno de Bogotá autorización para reunir capital extranjero para la construcción de un camino a través del istmo, pero el proyecto no ofrecía garantías suficientes a los inversores.

Los proyectos del siglo XIX. El canal de Panamá

A principios del siglo XIX Humboldt afirmaba que desde Nueva Granada hasta la ciudad de México no había una sola montaña, una sola altura que fuera conocida con exactitud. Pero el signo de modernidad lo da el barón de Humboldt cuando refiriéndose a la construcción de una ruta interoceánica expone la necesidad de hacer medidas exactas previas, ya que prevalecía la incertidumbre sobre la anchura del istmo.

Humboldt habla de cinco puntos que ofrecen la posibilidad de establecer comunicación de mar a mar aprovechando los pasos estrechos en Centroamérica. Aunque no dio preferencia a su proyecto por el istmo de Panamá, se lamentaba de que no se sabía cuál era la altura de las montañas istmeñas [3].

Fue en 1844 cuando el ingeniero francés Napoleón Garella hizo sobre el terreno las primeras mediciones científicas y puso de relieve la

[3] J.A. Susto, «Panamá centro del mundo», *Lotería*, 2.ª época, Panamá, 45, 1959, pp. 56-69.

posibilidad técnica del canal, aunque fuera otro ingeniero francés, Godin de Lépinay, quien expusiese en el Congreso Científico celebrado en París en 1879 el plan del canal que hoy existe, «y el proyecto que el tiempo y la naturaleza iban a encargarse de probar que era el único que hubiera podido convertir a los precursores franceses en realizadores definitivos de la gran vía interoceánica» [4].

Existían criterios opuestos sobre las diferentes rutas. El origen de estas divergencias es preciso buscarlo en valoraciones científicas, pero también políticas. Según una nota, en el mapa de Thomas Jeffery sobre el istmo de Panamá, cuando en 1794 un ingeniero propuso a la Corte de España abrir un canal de más de ocho leguas de largo entre los océanos Pacífico y Atlántico excavado desde el río Grande hasta el río Chagres fue rechazado por el gobierno español. Sin embargo, en 1833 el gobierno de Bogotá gestionó un empréstito con varias naciones europeas para construirlo. Por estas mismas fechas el pintoresco barón Charles de Thierry obtenía del Congreso de Bogotá la autorización para la apertura de un canal sobre una carta geográfica defectuosa. [5]

Después de las exploraciones realizadas en el istmo de Panamá por Napoleón Bonaparte, Wyse, Reclus, Verbrugghe y el panameño Pedro José Sosa en el último tercio del siglo XIX, prosperó rápidamente la opción «ruta de Panamá». En el Congreso Internacional de Estudios del Canal Interoceánico, organizado por la Sociedad de Geografía de París y por Fernando Lesseps, De Lépinay expuso las ventajas que ofrecía la línea de Colón a Panamá, por los valles del Chagres y del río Grande, proponiendo un canal por esclusas. Rechazado entonces, recibe la aceptación definitiva después de que en 1903 la Compañía Universal del Canal Interoceánico –que había comenzado sus trabajos en enero de 1880– traspasase al gobierno norteamericano sus derechos y propiedades en Panama. En 1914 la comunicación entre el Atlántico y el Pacífico es ya una realidad.

[4] R.J. Alparo, «Godin de Lépinay, olvidado precursor del canal de Panamá», *Lotería*, Panamá, 49, 1959, 82: conferencia pronunciada en la Alianza Francesa de Panamá el 20 de febrero de 1953. Además de referirse a las razones para la elección de Panamá, añade datos interesantes sobre otros aspectos.

[5] Entre los ríos Panamá y Chagres, escribe Saffray, es donde se debe buscar el punto para pasar de un lado a otro, valiéndose del curso del río Grande que desemboca cerca de la ciudad de Panamá.

NICARAGUA Y LA COMUNICACIÓN ENTRE LOS DOS MARES

Es preciso subrayar que se habían buscado más soluciones; así surgen otros proyectos en Centroamérica y en México. La urgencia del canal es sentida por todos. La importancia de la ruta por Nicaragua fue puesta de relieve por empresas de los Estados Unidos que hicieron hincapié en las ventajas prácticas que veían en este camino. El gran auge del comercio internacional durante el siglo XIX renueva el interés por conjugar en el istmo centroamericano dos vías de tránsito: la terrestre y la fluvial. En el año 1820 el inglés Thomas Thompson piensa en un canal a través de Nicaragua. Aunque no se conservan datos muy precisos, en pocos años se suceden varios proyectos similares; pero la construcción del canal estaba por encima de los recursos de la época.

El canal de Nicaragua se basaba en criterios geográficos: la realidad del gran lago del mismo nombre y del río San Juan, que lleva las aguas del lago al mar Caribe y una parte importante es navegable. Para completar la comunicación entre los mares era preciso cortar unas 12 millas en su anchura; pero significaban un gran obstáculo los meandros del río San Juan, que convierten las 70 millas que hay en línea recta, entre la cabecera en el lago y la desembocadura en el mar Caribe, en 122 millas si se miden las distancias por el cauce del río.

Pese a estos inconvenientes, Nicaragua es para Humboldt el sitio ideal para realizar la unión de los dos mares, ya que los istmos de Nicaragua y Cupica le parecieron siempre los más adecuados para establecer grandes canales y crear un gran movimiento comercial.

También la opinión norteamericana era partidaria del canal por Nicaragua. En 1869 Ulyses S. Grant, presidente de los Estados Unidos, pedía la construcción de un canal americano, «en suelo americano, para el pueblo americano». A los cuatro años el Congreso nombra la primera comisión interoceánica del canal. El informe de la comisión revela que la construcción estaba condicionada por la situación de inestabilidad que vive Colombia, por los vaivenes de su política interior. Esta situación delicada, y la constante amenaza de disturbios en Panamá, fue una de las causas que dieron fuerza al proyecto por Nicaragua. También pesó la existencia de los grandes lagos, el de Nicaragua, el de Managua y el del río Tipitapa.

También en Holanda estaban interesados en la construcción del canal. El rey Guillermo I mandó estudiar el establecimiento de un ca-

nal por el río San Juan y el lago de Nicaragua. Después se fundaron varias sociedades para realizar el proyecto, pero ninguna reunió el dinero necesario.

En Inglaterra no se creía viable el canal. En 1826 el cónsul inglés De Charles Milner informa a G. Canning, ministro de Asuntos Exteriores británico, que el canal desde el lago Nicaragua al golfo de Papagayo no es posible, por la existencia de bancos de arena en la desembocadura del río San Juan [6].

El paso por el río Atrato

Durante el viaje realizado por Charles Saffray a Nueva Granada en 1869, se ocupó de las comunicaciones interoceánicas, especialmente de los proyectos de canales a través del istmo de Darien. Hay dos proyectos; uno consiste en pasar desde el Atrato a la bahía de Cupica. Fue el vizcaíno Goyeneche el primero que propuso este paso. Humboldt se manifiesta también favorable por el Atrato y el río Niapipi, pero este río era poco profundo, rápido y obstruido por rocas. La cadena de montañas que separan los ríos Niapipi y Cupica eran otro obstáculo difícil de salvar. Otro proyecto figura en una relación del siglo XVIII sobre el estado del nuevo reino de Nueva Granada. La nueva vía que se propone está orientada a estimular la navegación por el golfo del río Atrato, para fomentar la explotación minera y el comercio con la provincia del Chocó, que carecía de caminos. Las únicas vías de comunicación eran los ríos que cruzan el país y vierten sus aguas en el San Juan o en el Atrato, que es la arteria principal.

En esta línea de las mejoras de las comunicaciones, apoyándose en los ríos, hay que señalar a los virreyes Guirior y Ezpeleta. Al primero se debe un estudio sobre las posibilidades que ofrecía la navegación del río Atrato.

Aunque en los primeros años del siglo XVIII los criterios de planificación de la red fluvial resultan imprecisos y muchos son de alcance local, ya desde mediados del siglo se abre paso la idea de una red a

[6] H. Bonilla, *Gran Bretaña y Perú. Informe de los cónsules británicos*, vol. I, Lima, 1975, p. 54.

escala regional, en la que parecen revivir los criterios sostenidos por los reformistas, expresados en varias reales cédulas, que mandan formalizar expedientes e informes sobre rutas comerciales.

El virrey Ezpeleta, además de ocuparse de abrir nuevas comunicaciones terrestres, trató de buscar un paso entre los mares, aprovechando un río navegable; aunque estos pasos no quedaron suficientemente esclarecidos en el informe a su sucesor en el cargo.

El canal del cura de Novita

La posición más audaz dentro del campo de las comunicaciones interoceánicas la menciona Humboldt al incorporar entre las rutas interoceánicas el canal del cura de Novita, que fue abierto por la hondonada de Raspadura, gracias a los esfuerzos del cura de Novita y sus parroquianos, para unir las cabeceras del río San Juan de Chocó, en Colombia, que vierte sus aguas en el Pacífico, con las del río Atrato, que desemboca en el Atlántico.

Basado en la autoridad de otras personas, Humboldt asegura que el cura de Novita conectó las aguas del Atlántico con las del Pacífico en 1788. Hay sobrados textos para glosar este canal que comunicaría dos puntos que quedan a 225 millas de distancia en línea recta. Evidentemente existen algunas manifestaciones contrarias a este canal, pero sorprende que un hombre verdaderamente grande diga que facilita la navegación interior en 75 leguas y que es por esta vía

> por donde durante las guerras de la revolución de América española, cantidades considerables de cacao de Guayaquil llegaron a Cartagena de Indias. El canal de Raspaduras, del que creo haber dado las primeras noticias en Europa, no ofrece paso sino a pequeños barcos, pero podría ser fácilmente agrandado si se le juntasen los arroyos y raudales conocidos con los nombres de Caño de las Ánimas del Caliche y de Aguas Claras.

Aunque para algunos tenga bases más solidas en la fantasía que en la realidad geográfica, está contemplado en la historiografía, pero tratado a veces desde la polémica. Los viajeros del siglo XIX hablan del canal de Raspadura o del cura. Saffray cuenta cómo un cura puso en

comunicación dos torrentes por medio de una zanja, y «gracias a esto, pueden navegar pequeñas piraguas por Raspadura durante lo más fuerte de la estación lluviosa, pasando de la cuenca del Atrato a la de San Juan». Cree que para que esta vía fuera fácilmente accesible a los grandes barcos sería preciso realizar trabajos gigantescos, y exigiría grandes inversiones para mantener la navegación del Atrato y del San Juan en un trayecto de 140 leguas.

Otro viajero del siglo XIX, el médico norteamericano J.H. Gibbon, dice que esta intercomunicación o unión del río Atrato con el San Juan no es más que una pequeña zanja por donde corría antiguamente un arroyo y que 64 años después de 1788, fecha en que según Humboldt conectó ambos océanos, personas que vivían próximas al lugar nunca habían oído hablar de él.

Esta historia fue desmitificada en 1852 por el testimonio de John Cresson Trautwine, el ingeniero que realizó los estudios topográficos del ferrocarril de Panamá; en la exploración llevada a cabo, advierte que las canoas pasaban de las aguas del San Juan a las del Atrato a través de una loma. Se arrastraban las canoas, como se hacía en 1852, en otros muchos puntos de Colombia [7].

Diez años antes de que el científico Humboldt recorriese las colonias españolas de Sudamérica, el virrey, arzobispo Caballero y Góngora, había escrito la *Relación* sobre el estado del Nuevo Reino de Granada, donde habla de la situación de las comunicaciones, y renueva también la preocupación por hallar las rutas que facilitan la unión de los dos mares mediante un canal. La *Relación* está fechada en 1789, un año después de la construcción del canal de Raspadura, si aceptamos por buena la fecha de Humboldt.

[7] Añade que no habiendo camino se viajaba siempre en canoas, que sustituían el caballo, con la diferencia «de que en los malos pasos el viajero carga la canoa, en vez de ser la canoa quien cargue al viajero». Cree que la zanja pudo excavarse, pero debió tener tan poca importancia que no creó impresión alguna. Cfr. J.A. Susto, Ed., *Relaciones de viajes al istmo de Panamá en 1835*, Panamá, 1961, p. 29. En 1826 De Charles Milner Ricketts, cónsul británico, se hace eco del canal del cura o de Raspadura. Informa a George Canning que un ingeniero francés al servicio de Colombia afirma que el canal de Raspadura nunca se terminó y si bien se podría construir con ayuda de esclavos, sería utilizable solamente para naves pequeñas, ya que el paso es tortuoso para la navegación. H. Bonilla, *op. cit.*, p. 55. También *Diplomatic correspondence of the United States Inter-American affairs, 1831-1860*, vol. III, Central America-Washington, 1933, pp. 124-135.

Refiere el arzobispo-virrey que hubo de atenerse a la construcción y reparación de caminos. Sugiere que se estudie la comunicación de los ríos San Juan y Atrato del Chocó, uniendo sus cabeceras, aun cuando existen factores limitativos. Y añade: «Los ríos de San Juan, que desaguan en el mar del Sur y Quito que entra en el Atrato, sólo están divididos por el istmo o lengua de tierra, cuyo paraje más estrecho se llama Bocachica». Continúa el arzobispo:

> Por esta estrechura se debe hacer la comunicación, y efectivamente, un eclesiástico, con el fin de beneficiar sus minas, abrió un canal de comunicación, dando pendiente a las aguas de la quebrada de Raspadura, haciéndola entrar en el río de San Juan, de modo que quedó dicha quebrada con esta operación dividida en dos brazos: el uno que tenía por su naturaleza, que incorporándose con la quebrada de San Pablo entra en el río de Quito, y desaguaba en el Atrato, y el otro la canal abierta que comunica al de San Juan. Pero se ha encontrado el gran defecto de no poderse aumentar las aguas de la citada canal en términos que se haga navegable para embarcaciones regulares, aunque se le incorporen las quebradas de Quiodosito, Platineta... las de Aguaclara, las Ánimas, el Caliche y otros [8].

Testimonio contemporáneo importante, que aporta perfiles nuevos sobre un canal que el virrey pudo conocer directamente, debido a la proximidad geográfica. De ahí las sombras que oscurecen la crítica del ingeniero Cresson Trautwine.

Tehuantepec, otra opción posible

Al mismo tiempo que se estudiaban las opciones Nicaragua, Atrato, Raspadura y Panamá, se llevaban a cabo exploraciones en Tehuantepec, en continuidad con las iniciadas en el siglo XVI.

[8] «Relación del estado del Nuevo Reino de Granada que hace el arzobispo de Córdoba Antonio Caballero y Góngora a su sucesor Francisco Gil y Lemos, 1789», en G. Giraldo Jaramillo, Ed., *Relaciones de mando de los virreyes de la Nueva Granada*, Bogotá, 1954, p. 131.

Hernán Cortés en una de sus cartas a Carlos V llama al istmo más septentrional, el de Tehuantepec, el «secreto del estrecho». El emperador aplaudió la idea de un canal, pero este proyecto no se realizó.

En el siglo XVIII, el virrey de México conde Revillagigedo proyectó el canal de Coatzacoalcos. Según los estudios que entonces hacía el ingeniero Cramen, el canal uniría el río Chimulapa, que se vierte en el Pacífico con el Coatzacoalcos, que desagua en el mar de las Antillas. Cuando ninguna nivelación barométrica se había hecho en el terreno comprendido entre los puertos de Coatzacoalcos y Tehuantepec, se pensaba que el canal no exigiría esclusas. Pese a las memorias de los técnicos encargados de hacer el reconocimiento del terreno, y a los informes oficiales dirigidos al virrey A. Bucareli, las dificultades técnicas y financieras para la apertura de un canal que permitiera el paso a grandes embarcaciones hacían imposible su construcción en aquella época.

No obstante, en el siglo XIX se intentó nuevamente unir los océanos por el territorio mexicano, en el estrechamiento de Tehuantepec; pero el trazado a través de 130 millas requería un número excesivo de esclusas. En esta centuria el istmo fue varias veces estudiado para establecer un canal interoceánico. No deja de ser significativo que las varias concesiones hechas por el gobierno mexicano hayan fracasado. Los elevados estribos o cordilleras eran obstáculos infranqueables para trazar un canal por esta parte.

Pasados los años, en 1842, el gobierno de México autorizó a José de Garay, hombre de negocios, la construcción de un canal o ferrocarril que estableciera una vía permanente de comunicación a través del istmo de Tehuantepec. Según el estudio realizado por el ingeniero italiano Gaetano Moro —que aprovecha parcialmente el río Coatzacoalcos— el canal requería 161 esclusas. En este sentido se expresa igualmente el norteamericano Schufeldt, que aproxima a 140 las esclusas que necesitaría el trazado.

Para los Estados Unidos tenía esta ruta la ventaja de ser la más próxima a sus costas. Por esta razón fue designada en algunos momentos, aunque con escaso acierto en la elección, ruta preferente. Ante las dificultades de la excavación y las pocas posibilidades que ofrecía el canal, se planteó la alternativa de transportar los buques en plataformas montadas sobre rieles, tirados por locomotoras, lo que Eads llamó «ferrocarril naval».

No se daban en el istmo de Tehuantepec las condiciones hidrográficas precisas para la navegación fluvial, y la construcción de un canal de navegación resultaba demasiado cara y difícil. Durante el siglo XIX el gobierno mexicano planteó varias veces el problema de las comunicaciones por esa zona. Se hicieron planes de construcciones ferroviarias, al mismo tiempo que se intentaba llevar adelante un esfuerzo importante en la construcción de un canal.

Pero en algunos momentos se desiste del sistema de rutas de agua, que había tenido en el siglo anterior su más brillante y utópico proyecto para enlazar entre sí el Pacífico y el Atlántico uniendo los ríos de la región.

La apertura de esta vía interoceánica saca a la superficie el choque de intereses económicos de franceses y americanos en México al mediar el siglo XIX. La historiadora mexicana Lilia Díaz, en su importante publicación de los *Informes diplomáticos franceses* sobre México, establece las etapas de ese choque. La fase entre 1856 y 1864 se caracteriza por la mella que hace sobre la diplomacia francesa, la presencia norteamericana en México, cuando se llevan a cabo los primeros tanteos para las inversiones en el canal.

La primera concesión otorgada por el gobierno mexicano a J. de Garay no respondía a un estudio correcto y, después de muchas vicisitudes, pasó a propiedad de dos compañías norteamericanas; una con sede en Nueva York, la otra en Nueva Orleans. Durante algunos años mantuvieron la propiedad, apoyándose en derechos confusos. Al haber sido discutidos estos derechos, se formó una tercera compañía en Nueva Orleans; la denominada Lousian Tehuantepec Company, apoyada por Benito Juárez, que había recibido ayuda de Lasere, presidente de la compañía, cuando Miramón amenazaba Veracruz. Juárez, en agradecimiento a la ayuda que había recibido, modificó el primitivo proyecto de concesión en sentido muy favorable a la compañía. Incluía una cláusula tan imprecisa que convertía en indefinida la época del inicio de los trabajos al no existir normas fijas. El efecto de la crisis política mexicana repercutió inmediatamente en las construcciones de las vías de comunicación.

La situación política en México hacia 1864 era extremadamente confusa; lo mismo en los Estados Unidos de América del Norte. A finales de este año, el cónsul francés en la capital confía en obtener del presidente de la Lousian Tehuantepec Company la venta de todos

los derechos y privilegios de la sociedad en condiciones favorables. «Desde que llegué a México», escribe el cónsul Montholon,

> he estado preocupado constantemente en la idea de que no es imposible colocar bajo la protección de Francia la apertura de una vía de comunicación interoceánica a través del istmo de Tehuantepec. La ejecución de este importante trabajo ha sido desde hace muchos años el pensamiento dominante del gobierno de Washington en su política frente a México, y sin la guerra civil, que actualmente divide a la Unión, la línea del ferrocarril concedida en tres ocasiones diferentes con el asentimiento del Congreso norteamericano habría comenzado ya a ser ejecutada [9].

De esta manera, el francés marqués Radepont sería el representante de la única compañía con derechos legítimos sobre una vía de comunicación —por agua o ferrocarril— entre los dos mares sobre el istmo de Tehuantepec.

Complemento de las confusas concesiones sobre Tehuantepec es la realizada en 1853 al norteamericano G.A. Sloo, representante de una compañía mixta formada con el político y escritor mexicano M. Payno y otros mexicanos más, para abrir la ruta interoceánica.

En realidad, Sloo había comprado un privilegio por 600.000 pesos y emitió letras por esta suma sin tener dinero; después vendió lo que no había pagado todavía. Contaba con el apoyo de P. Soulé, ex embajador de los Estados Unidos en Madrid, que fue expresamente a México para apoyarle y defender ante el presidente Comonfort los intereses americanos y el derecho de tránsito por el istmo de Tehuantepec.

Según los servicios de información de los diplomáticos franceses en México, Sloo es un aventurero y especulador inversionista, que en 1853 montó una compañía imaginaria, con la finalidad de impedir «que el canal de Tehuantepec no se comenzara antes de concluirse el de Panamá», ejecutando textualmente las instrucciones de William Henry Aspinwall de Nueva York, cabeza visible de un grupo de inversionistas norteamericanos, que en 1850 había obtenido del gobierno colombiano la autorización para construir un ferrocarril en Panamá.

[9] L. Díaz, *Versión francesa de México. Informes diplomáticos*, vol. IV, México, 1967, p. 48. Una relación pormenorizada de los intereses franceses en Tehuantepec puede verse en la publicación de L. Díaz, vol. I, pp. 370-374 y 425-428 y vol. IV pp. 48-50.

Dados los altos costes previsibles de financiación, los diplomáticos británicos en México desaconsejan la inversión de capitales en los proyectos para Tehuantepec. «Bajo este panorama –escribe el cónsul de la capital a Canning– no sólo es inconveniente que el capital y la habilidad británica sean empleados para fomentar los intentos de construir los canales, sino también los caminos que se han proyectado de Coatzacoalcos a Tehuantepec y a través del istmo de Panamá»[10]. «El camino de Tehuantepec –escribe en otro momento–, podría realizarlo el gobierno mexicano, pero si intenta por empresa privada probablemente originaría serias pérdidas y los gastos podrían ser considerados irrecuperables.»

Después de diversas concesiones, sin resultados positivos, en 1880 comenzó el trazado del ferrocarril entre el golfo de México y el puerto de Coatzacoalcos, por los señores Stanhope Hampson y Corthez. Su longitud de 309 kilómetros se finalizó en octubre de 1894. Debido a las pérdidas iniciales, se entregó la explotación a la casa inglesa Pearson and Son LD de Londres.

El proyectado canal de Tehuantepec, que había tenido su origen en el siglo XVI, y otros muchos proyectos presentados a lo largo de los años, quedaron arrinconados en los archivos, ya que varios informes técnicos aconsejaban el trazado de la comunicación interoceánica por la actual ruta del canal de Panamá.

Los caminos coloniales en el istmo de Panamá

Hasta el siglo XIX todas las mejoras en las comunicaciones y transportes interiores se debieron al progreso de los caminos. Las mejoras afectaron al comercio de mercancías, por las mayores facilidades de desplazamiento, aun cuando no se introdujeron mejoras importantes en la construcción de los caminos, ventas, pastos y servicios utilizados con este fin. Muy principalmente afectaron al comercio por la ampliación de las rutas primitivas desde que en los primeros momentos la corona favoreció la construcción de rutas de penetración.

[10] H. Bonilla, *op. cit.*, «Informe del cónsul De Charles Milner R.», pp. 27-12, 1826.

La naturaleza no ha proporcionado en este caso favorables condiciones a los nuevos territorios descubiertos, debido a las cordilleras y abundancia de ríos. Pero desde el primer momento los reyes adquieren conciencia de la importancia de los caminos para el comercio y colonización. Por una real cédula de 1521, Carlos V cedió a la ciudad de Panamá 60.000 maravedíes de las penas de cámara «para abrir los caminos que hay desde la dicha ciudad (Panamá) a la villa del Nombre de Dios y a las minas del oro» [11], y lo que fuese necesario hacer para unir algunos pueblos de la costa, para que «los dichos vecinos pobladores puedan ir y venir».

El primer camino se abrió entre Santa María la Antigua y el golfo de San Miguel, con la finalidad de fundar algunos asientos e iniciar la colonización. Fue éste un camino tan limitado que más que camino fue senda.

Camino Nombre de Dios a Panamá

La normalización del tránsito por el istmo de Panamá se inició con el camino real entre Nombre de Dios y Panamá, terminado de construir en 1532. Los habitantes de Panamá habían sostenido que el camino era demasiado costoso para fines comerciales y que era preferible llevar las mercancías hasta la margen superior del río Chagres para conducirlas desde allí en bote al Caribe.

La ruta continuó siendo durante mucho tiempo un camino primitivo, por donde recuas de 500 y 600 mulas transportaban el oro y la plata.

El río Chagres, ahora sumergido por los lagos de la zona del canal, tenía una longitud de casi 120 millas de curso tortuoso, y frecuentes bancos de arena, con varios torrentes que obstaculizaban el paso. Su uso estaba limitado a pequeñas embarcaciones, de unas 100 toneladas. La navegación sólo era posible en los ocho meses de lluvia, mientras que en las épocas de sequía, meses de enero, febrero, marzo y abril, no se podía navegar este río y la carga se llevaba por tierra

[11] Real Cédula de 15 de septiembre de 1521, Burgos, A.G.I., 109-1-5, Panamá, T.I, leg. 223, fol. 305.

desde Nombre de Dios a Panamá; era éste un viaje durísimo, motivado por las condiciones del terreno.

A mediados del siglo XVII había en la región central de Panamá dos caminos, que unían el Pacífico y el mar Caribe: la ruta terrestre de Nombre de Dios a Panamá y la vía fluvial por el río Chagres para el invierno, cuando las lluvias hacían impracticable el camino. La distancia de Nombre de Dios al río Chagres es de 18 leguas por el mar, ya que por tierra es difícil el paso a través de las montañas. Desde el río Chagres hasta Tres Cruces hay 18 leguas más y de Cruces a Panamá hay unas seis leguas de buen camino llano. Antonio de Ulloa, que subió el Chagres en diciembre de 1735, dice que la distancia entre la desembocadura del río y Cruces es de menos de 43 millas.

La ruta consistía en navegar de Nombre de Dios hasta la desembocadura del río Chagres y en barcos pequeños hasta la venta de Cruces, desde donde la carga se transportaba hasta Panamá en recuas de 500 o 600 mulas. A mediados del siglo XVIII se mantenía la estructura de estas rutas, aunque con pequeños cambios, como Portobelo por Nombre de Dios desde los últimos años del siglo XVI.

El historiador G. Fernández de Oviedo, que cruzó esta ruta dos veces en 1521, describe el camino como

> muy áspero y de muchos valles y ríos, bravas montañas y espesísimas arboledas, y tan dificultoso de andar, que sin mucho trabajo no se puede hacer; y algunos ponen por esta parte de mar a mar, diez y ocho leguas, y yo las pongo por veinte buenas, no porque el camino pueda ser más de lo que es dicho, pero porque es muy malo.

Otros cronistas y viajeros de los siglos XVI y XVII, directos conocedores de estos pasos, cada vez más utilizados, insisten en las malas condiciones del camino. Un clérigo, que vivía en Tierra Firme, se refiere en 1640 a la ruta como «un malísimo camino, peor que jamás yo he visto en todo lo que he andado». El aventurero sevillano Alonso Enríquez de Guzmán describe en su biografía el camino que encontró en 1535:

> Torneme a embarcar, escribe, para el dicho puerto de Nombre de Dios, que es del mar océano, para atravesar, como atravesé, por tierra con ello el dicho puerto de Panamá do hay diez e ocho leguas. Las

> siete se van entre dos sierras muy altas y espesas de breñas... Y las otras once, por razonable camino, aunque se atraviesan algunos ríos. Hay tres ventas en el camino; la una se llama Capira y la otra las Juntas y la otra, la Venta de Chagres... Hay muchos leones, tigres, lagartos, y murciélagos, que cuendo toman a uno descubierto, le pican e sacan mucha sangre y, si no se remedian, se desangran e mueren. Es menester andar por un río do por la aspereza de la tierra, se ha hecho el camino; allega el agua en partes a la rodilla y en partes a la cintura y en partes a la garganta del hombre. Desta manera se ha de andar siete leguas de las diez y ocho [12].

A pesar de esta variedad de componentes, el testimonio expone la idea dominante de la dificultad de tránsito por el camino, igual que otros cronistas de la época; por esto nada suena a falso en Enríquez de Guzmán.

La ruta por agua incluía la travesía costera desde Nombre de Dios hasta la desembocadura del río Chagres y en barcos pequeños se navegaba el río hasta Cruces y desde allí a Panamá se iba por buen camino de tierra. La venta de Tres Cruces o de Cruces fue hasta el siglo XIX la parada principal del viaje por el istmo [13]. La ruta fluvial era lenta y peligrosa, pero reunía mejores condiciones que la terrestre; pese a las dificultades de algunos pasos, fue la ruta preferida como más segura. A ello contribuyeron las críticas que hizo el obispo fray Tomás de Berlanga, después de haber utilizado la ruta terrestre en 1535. De Nombre de Dios dijo que era una cueva de ladrones y pronto aparecieron los corsarios extranjeros, que atacaban las pequeñas embarcaciones que iban de Nombre de Dios a Chagres.

[12] A. Enriquez de Guzmán, *Libro de la vida y costumbres de Don Alonso Enríquez de Guzmán*, Madrid, 1960, pp. 135 y 139. Una de las primeras ediciones de la obra de este aventurero sevillano del siglo XVI es la inglesa de 1862, pero en realidad es una traducción imperfecta de algunas partes del libro. Uno de los manuscritos de la obra está en la Biblioteca Nacional de Madrid, Ms. 2099, M. La versión que se incluye en *Colección de documentos inéditos*, LXXXV, Madrid, 1886, 1-425, D tiene algunos episodios que no están bien transcritos.

[13] La travesía a lo largo de la costa hasta el río Chagres se hacía en bongos o en chatas, embarcaciones descritas por Antonio de Ulloa en el siglo XVIII. Los bongos, construidos de un solo tronco de árbol, podían cargar de 400 a 500 quintales; tenían a popa una especie de camarote donde se alojaban los viajeros. Las chatas eran barcas de pasaje y podían cargar de 600 a 700 quintales. Cada embarcación estaba tripulada por 18 o 20 personas.

Desde el primer momento se planteó el problema de las malas comunicaciones del istmo. Se hicieron planes de construcciones y arreglos de los primitivos caminos de herradura. En 1535 el rey contrató, por diez años, con los españoles B. Gaona y D. de Enciso el mantenimiento del camino transístmico a cambio de la concesión de exportación de lana del Perú para España. Años después, el virrey Francisco de Toledo, que pasó por Nombre de Dios, mandó que hombres experimentados exploraran otro camino «sin ríos y sin fango sobre los cuales se tenía noticia». Toledo dictó normas concretas para construir otro camino e impuso un gravamen de exportación por la suma de 10.000 pesos para sostener en el camino una colonia militar de 200 hombres, con intención de someter a los indios [14].

El emplazamiento geográfico de Nombre de Dios no era bueno; no reunía condiciones por falta de fondo para la carga y descarga de los buques. Tenía unas 200 casas, la mayor parte de ellas depósitos para guardar las mercancías de las flotas. Los viajeros nos han transmitido la imagen de un pueblo castigado por las fiebres. Un viajero español nos ha dejado esta penosa impresión: «Llegué a Nombre de Dios, nombre bueno y tierra mala, donde están las calenturas hechas jueces de aduana». La ciudad era tan insalubre que según un informe de 1588 —basado en los libros parroquiales de difuntos—, «en sesenta años habían muerto cuarenta y seis mil personas por las fiebres».

A la posición geográfica, que dificultaba la defensa del puerto, se añadía un clima mortífero y aconsejaban el traslado a otro lugar. Muy al principio, en 1536, Francisco de Montejo, gobernador de Honduras, y años después García de Hermosilla propusieron abandonar la ruta de Panamá por otra que cruzaría Honduras. Las naves atlánticas se dirigirían a Puerto Caballos, y las mercancías una vez llevadas por tierra a la bahía de Fonseca en el Pacífico serían conducidas por mar a El Callao y Guayaquil. Se recomendaba esta ruta por más segura y porque Puerto Caballos reunía mejores condiciones climáticas que Nombre de Dios.

Finalmente, el Consejo de Indias en 1593, de acuerdo con el informe técnico del ingeniero B. Antonelli «en vista de que el puerto de Nombre de Dios se va cada día cegando y la salud y vida de los que

[14] *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, XCIV, p. 225.

a él acuden se va empeorando», ordenó el cambio a Portobelo, distante cinco leguas al oeste de Nombre de Dios, y la apertura de un camino en la forma propuesta por Antonelli. Para la preparación del camino, la corona proporcionó 100.000 ducados y se estableció un impuesto especial para gastos adicionales.

El proyecto Puerto Caballos-Fonseca fue rechazado «por lo indefenso de la bahía, y por lo largo y difícil de la ruta, que exigiría más de quince mil mulas para el transporte de las mercancías».

Camino Portobelo a Panamá

En 1597 la construcción de la nueva ciudad estaba bastante avanzada y el camino terminado; pero pasaron diez años hasta que la ruta quedó preparada para el tráfico intenso de las recuas de mulas. El cambio no suspendió el transporte fluvial por el río Chagres, que fue protegido entonces con la construcción del castillo de San Lorenzo, en la margen derecha de la desembocadura [15].

Criterios estratégicos y de planificación del camino de Portobelo favorecieron en el siglo XVIII el trazado de un camino a Gorgona, que estaba ya acabado al finalizar el siglo. Gorgona se había empezado a usar como lugar de embarque alterno de la estación seca en la ruta fluvial. El comercio constituyó el nervio del área del istmo y la actividad preferente; de ahí que a la hora de iniciarse el trazado de las vías de comunicación se tuviese muy presente este aspecto. El istmo vivía de la actividad mercantil nacida a la sombra de la llegada de los galeones. Fueron momentos difíciles cuando la flota dejó de llegar anualmente; hubo años, después de 1749, que estaban escasamente una docena de barcos a ambos lados del istmo.

No existe una descripción completa del camino que salía de Nombre de Dios; también ha sido muy difícil la reconstrucción de las rutas que había en Panamá y su trazado preciso. Afirma el historiador americano R. Dennis Hussey que los escritores españoles guardan tal

[15] F. Carletti, *Regionamenti del mio viaggio intorno al mondo*, Turín, 1958, p. 40; también A.G.I., 69-2-25, Panamá, 14, Villanueva Capata a S.M., Nombre de Dios, 12 marzo de 1595 y Portobelo, 2 de mayo de 1595.

silencio sobre los caminos, que sugiere la existencia de censura acerca de las vías de comunicación.

Los dos caminos desde la ciudad de Panamá —el de Portobelo y el de Gorgona— a la costa norte diferían al comienzo. Los primeros kilómetros del camino a Cruces es posible que siguieran a lo largo de la costa hasta más allá de Punta Paita, y después se desviaran para atravesar el río Curundú. Cruces, ahora bajo las aguas del lago Gatún, algo más arriba de Gamboa, se encontraba a unas seis leguas de Panamá.

El viaje por la ruta de agua, de Cruces a Portobelo no era fácil; la dificultad mayor estaba en la escasa profundidad en algunos puntos, y en las frecuentes riadas. El viaje duraba dos o tres semanas, según las condiciones del río [16].

El camino de Gorgona seguía un itinerario menos difícil que el del camino de Cruces; una gran parte pasaba por zonas pantanosas al lado del río. Por esta causa reducía su uso a las estaciones secas. En los reportajes de viajeros se recuerda que Gorgona era un pueblo pequeño, pobre, situado sobre una colina.

Las 18 leguas de camino de Panamá a Portobelo se recorrían saliendo de la ciudad hacia el norte. El viaje era cómodo hasta Boquerón; las grandes dificultades surgían con el paso por las cuestas abruptas, cerros puntiagudos y hondonadas profundas, además de las zonas pantanosas. Por encima del río Muro el camino era menos peligroso, pero después de ascender hasta las montañas de Capira o Santa Clara, descendía bruscamente por el valle de Cascajal hasta Portobelo.

La descripción de la ruta Portobelo a Panamá de fray Diego de Ocaña, fraile jerónimo que recorrió el camino a los pocos meses de haberse abandonado Nombre de Dios y cuando el camino de Portobelo estaba todavía en construcción, refleja el efecto que produce caminar por sendas pantanosas. Dos siglos después, el relato de los viajeros ingleses Cokburn y W. Weatherhead vienen a demostrar que no se habían introducido mejoras importantes.

El fraile jerónimo narra el viaje por el camino de Portobelo con tremendo realismo y fuerza expresiva.

[16] Una de las descripciones más realistas del viaje de Portobelo a la boca del Chagres está en Michael Scott, *Tom cringle's log*, Edimburgo y Londres, 1833, capítulos 6 y 7.

> Salimos mi compañero y yo sin túnicas, escribe, sino en sayo, saco y el escapulario, cogido con la cinta como capotillo de dos faldas, con medias de lienzo y alpargates; y fuimos de esta suerte porque así caminan todos por la mucha agua que hay por el camino, de causa que todas las primeras doce leguas se va caminando de continuo por un río abajo; y todo el primer día no salimos del agua y, con no ser tiempos de aguas, llevamos de continuo el agua por encima de los tobillos... siempre los pies en el agua; y muchas veces que no tomaban pie las mulas, íbamos nadando y están tan diestras que no hay necesidad de regirlas con el freno... A mi me cupo una mula que era guía de la recua y así iba de continua adelante y cuando nadaba avisaba a los de atrás para que se apercibiesen. Fueron más de sesenta partes las que conté aquel día fue nadando la mula por mucho espacio sin tomar pie... Y no es posible el camino poder ir por otra parte, porque de la una y de la otra del río hay unos montes tan altos que no se puede echar camino de ninguna manera... De esta suerte se camina todas las doce primeras leguas siempre por agua; y si algún pedazo de camino hay que no es por agua, es tan malo y de tanto lodo, que deseamos volver al agua. Y a la noche, cuando llegamos a la dormida, que es un bohío con cuatro palos que sustentan un techo cubierto de ramas... y nos pusimos otra ropa enjuta para caminar otro día. Y fuimos a hacer noche al río Chagres, por el cual suben los barcos con la ropa y desde allí a Panamá las llevan las rescuas de mulas [17].

No había más camino ni senda que éste, con los pasos de Santa Bárbara y del Calvario con peñas resbaladizas, que las mulas las pasan juntando «los pies y las manos y así se van escurriendo hasta que llegan abajo». Más adelante estaba el paso del Credo, pues para pasar por aquella barranca era preciso encomendarse a Dios.

> Y por todo aquel camino, continúa fray Ocaña, hay muchas memorias de caída; que andando personas aquí cayó fulano y acullá fulano. Y porque no dijesen aquí cayó el fraile jerónimo, me apeaba de continuo en semejantes pasos, teniendo por mejor que digan aquí se apeó el fraile jerónimo, que no decir aquí cayó.

[17] Fray D. de Ocaña, *Un viaje fascinante por la América hispana del siglo XVI*, Madrid, 1969, pp. 22-24.

Pasaba al lado de la sierra de Capira, por donde iba el camino de Nombre de Dios, bordeando precipicios de más de 400 pies de profundidad «de manera que al menor resbalón de una pata de la mula, tanto mula como jinete podían quedar destrozados». Weatherhead, que siguió el mismo rumbo que fray Ocaña, cuenta que «algunas partes del camino eran tan estrechas e impinadas que tuvieron que subir a gatas», hundiéndose en el fango hasta la rodilla y otras veces todo el grupo «parecía perderse en las revueltas del camino».

A esta brillante descripción de Ocaña se añade como complemento expresivo el relato del *Judío Anónimo*, que anduvo por Portobelo a principios del siglo XVII. En el relato del viaje, confiesa el alud de calamidades que pasó, debido a los muchos ríos que cruzaban el camino. Los viajeros usaban calzoncillos y medias de cañamazo y «llevaban consigo otro avío similar porque siempre llegan a las posadas empapados, y se desvisten y se ponen lo que llevan, mientras viajan».

A estas crónicas se suman otras, como la de fray A. Vázquez de Espinosa, que recuerda su paso por el camino de Portobelo a Panamá apenas comenzado el siglo XVII. «Todo lo desembarcado en Panamá», cuenta, «se trae por tierra a Portobelo, ocho leguas, aunque por la fragosidad de la montaña y tortuosidad que por esta causa tiene el camino, son dieciocho leguas, lo cual se trajina en mulas». Sigue caminos que ya habían sido descubiertos por otros. Acentúa la importancia que tenía la ruta fluvial por el río Chagres, donde 20 negros a fuerza de remos subían las mercancías hasta la venta de Cruces y desde allí en mulas las acercaban a Panamá.

Conservación de los caminos. Las ventas

Dados los costes previsibles de financiación y ante la escasez de dinero propio disponible para la construcción y conservación de los caminos, las autoridades establecieron tributos y fianzas a los comerciantes y arrieros que utilizaban los caminos. Las primeras cargas, anteriores a la fijación del derecho de paso, se habían iniciado en los primeros momentos, cuando el gobernador estableció impuestos en los pueblos terminales.

El plan propuesto consistía en ceder una parte de la renta que se obtenía por este gravamen para la construcción de las vías de

comunicación [18]. Después se optó por el establecimiento de un impuesto fijo. En 1538 el rey ordenó a la Audiencia y al obispo que aparte de emplear fondos del tesoro real impusieran el «derecho de paso», que consistía en el pago de una cantidad sobre la mercadería que usara el camino y por cada mula que por él transitase. Al año siguiente se exigió un impuesto sobre las mercancías del medio por ciento en plata; y un impuesto similar, la mercancía y metales preciosos, 25 años más tarde.

La evolución de los ingresos tributarios y la composición de los destinados al trazado y arreglo de los caminos es difícil de precisar debido a los continuos cambios que sufrieron las distintas modalidades. Los gastos que producían los caminos se cubrían de muy distintas maneras. Las mejoras en la recaudación de ingresos sobre las bases fiscales del momento fueron muy variadas.

Los primeros cronistas al evocar la llegada de las mercancías de España dan mucha importancia al arreglo y preparación de los caminos, cuando los galeones están camino de Portobelo. Unos cientos de negros y esclavos, con experiencia en el trabajo de mantenimiento, desmontaban el camino, rellenaban y empedraban los pasos estrechos y las calzadas peligrosas por donde debían pasar las recuas de mulas. Se retiraban también los troncos del río Chagres y el cauce quedaba limpio para el caso de que fuera necesario transportar la carga por él.

En los siglos XVIII y XIX se conservaban bien empedrados algunos tramos de la vieja calzada del siglo XVII. Cockburn escribió en 1732 que en el camino de Portobelo había pasos estrechos, de unos tres pies de ancho, pavimentados de piedra lisa. Y todavía la presencia de estos restos era percibida en 1836 en el camino de Cruces a Panamá, en los sitios pantanosos e irregulares, a lo largo de sus seis o siete leguas, según cuenta J.H. Gibbon.

El padre Murillo Velarde, geógrafo importante del siglo XVIII, dice que en el siglo XVIII continuó usándose la ruta de Portobelo. «Dos hay», escribe, «para llevar las mercancías de Portobelo a Panamá; uno por tierra en recuas, por donde hay dieciocho leguas, de menor dificultad que por el camino de Nombre de Dios; el otro por el mar y el río Chagres, cuya boca está dieciocho leguas de poniente de Portobelo,

[18] *Colección Muñoz*, Manuscrito en la R.A.H., Madrid, 1836, V. 80, p. 256.

por donde se suben las mercancías, cuando lleva agua, hasta la venta de Cruces, y desde allí van en recuas cinco leguas a Panamá».

En cuanto a las ventas o posadas se desconoce cuándo se establecieron. Enríquez de Guzmán encontró tres en el camino entre Nombre de Dios y Panamá; las señala de forma imprecisa y es difícil situarlas, ya que en todo el relato no hubo lugar más que para el obsesionante problema del camino, con sus pasos entre ásperas montañas. Años después J. López de Velasco —quien nunca conoció Panamá— habla de Nombre de Dios, cuando comenzaba el declive de la ruta y se pensaba en Portobelo, y afirma que en Panamá había las ventas de Cruces, Chagres y otra más en el río Nombre de Dios [19]. Las ventas de Capira y la de Juntas únicamente son mencionadas por Enríquez de Guzmán y ningún otro cronista o viajero vuelve a mencionarlas con el mismo nombre [20]. Diego de Ocaña cuenta que después de partir de Portobelo y caminar 12 leguas hizo noche en un bohío y otra más en Chagres, pero no identifica estas dos posibles ventas.

Caminos de Portobelo y de Cruces en el siglo XIX

En los agitados y complejos años que siguieron a la independencia de las colonias, se completó la ruina de las rutas terrestres abiertas en los siglos XVI y XVII. Debido al incremento del número de viajeros, el conocimiento de los caminos experimentó un avance significativo en el siglo XIX.

El comercio prefirió utilizar el río hasta Gorgona o Cruces que pagar por la conservación de un camino de montaña. Cuando el ferrocarril adquiere protagonismo y se multiplican los proyectos para la apertura de un canal se oscurece la historia de los esfuerzos que se hacen para abrir caminos y los datos que se conservan empiezan a ser más imprecisos.

[19] *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, XCIV, pp. 342, 344-346.

[20] La venta de Juntas pudiera identificarse con la de Boquerón que a finales del siglo XVI es descrita como una casa grande, con espacio para 500 mulas. También es fácil relacionar la venta de Caño, situada a cinco leguas de Nombre de Dios, con la venta de Capira de la que hablan algunos viajeros del siglo XVII.

Las rutas de Gorgona y Cruces perdieron su importancia después de la apertura del ferrocarril. Pero ya antes del empuje ferroviario hay amagos de quiebra y el transporte entre el río Chagres y el Pacífico lo hacen ahora 50 mulas de Cruces y 80 de Panamá, con algunas más que se traen de ocasión de las aldeas vecinas. Con frecuencia los arrieros están desocupados.

Dados los altos costes de mantenimiento es dudoso que el camino de Portobelo se llegase a utilizar para fines generales después de 1826, cuando la ciudad de Panamá encargó al colombiano Domingo López abrir un camino a través del istmo. Según el mapa publicado por J.A. Lloyd en 1830, la ruta de López atravesaba las cimas de las colinas, sin bordearlas, y seguía una línea recta hasta Portobelo. Aunque después de la muerte del colombiano se había intentado modificar la ruta evitando las alturas el camino no se hizo, pero se construyó el camino de Chagres que sustituía el de Portobelo.

El camino de Cruces a Panamá continuaba siendo en 1836 una vereda para mulas, cortada sobre la roca «que a veces tiene sólo dos pies de ancho». El doctor J.H. Gibbon, que cruzó Panamá ese año, cuenta que en dos pasos estrechos

> los taludes pedregosos son de doce a veinte pies de alto a cada lado y estos cortes profundos a duras penas permiten el paso de los equipajes. Los mozos de mulas gritaban constantemente a fin de advertir nuestra presencia a cualquiera con quien pudiéramos topar y nuestros pies y rodillas de vez en cuando rozaban contra una piedra o contra un talud de tierra. Estábamos constantemente subiendo y bajando los cerros o montañas, hasta que llegamos como a seis millas de Panamá y desde ese punto, un camino comparativamente llano, pero húmedo y fangoso, nos condujo a la ciudad[21].

En el capítulo de las mejoras de la infraestructura de las comunicaciones hay que anotar pocos avances, pese a los esfuerzos que se hicieron en torno al proyecto de 1826, con el ingeniero don López. Particularmente interesante fue la construcción del camino de Cruces, pero hasta los últimos años del siglo XVIII no fue realidad.

[21] J.H. Gibbon, «El istmo de Panamá en 1835-1836»; en J.A. Susto, Ed., *op. cit.*, pp. 9-10.

Como si en los años 1835-1836 marcaran una inflexión decisiva en los caminos, otro viajero, Campbell Scarlett, también de América del Norte, aporta un testimonio más sobre el camino de Cruces a Panamá.

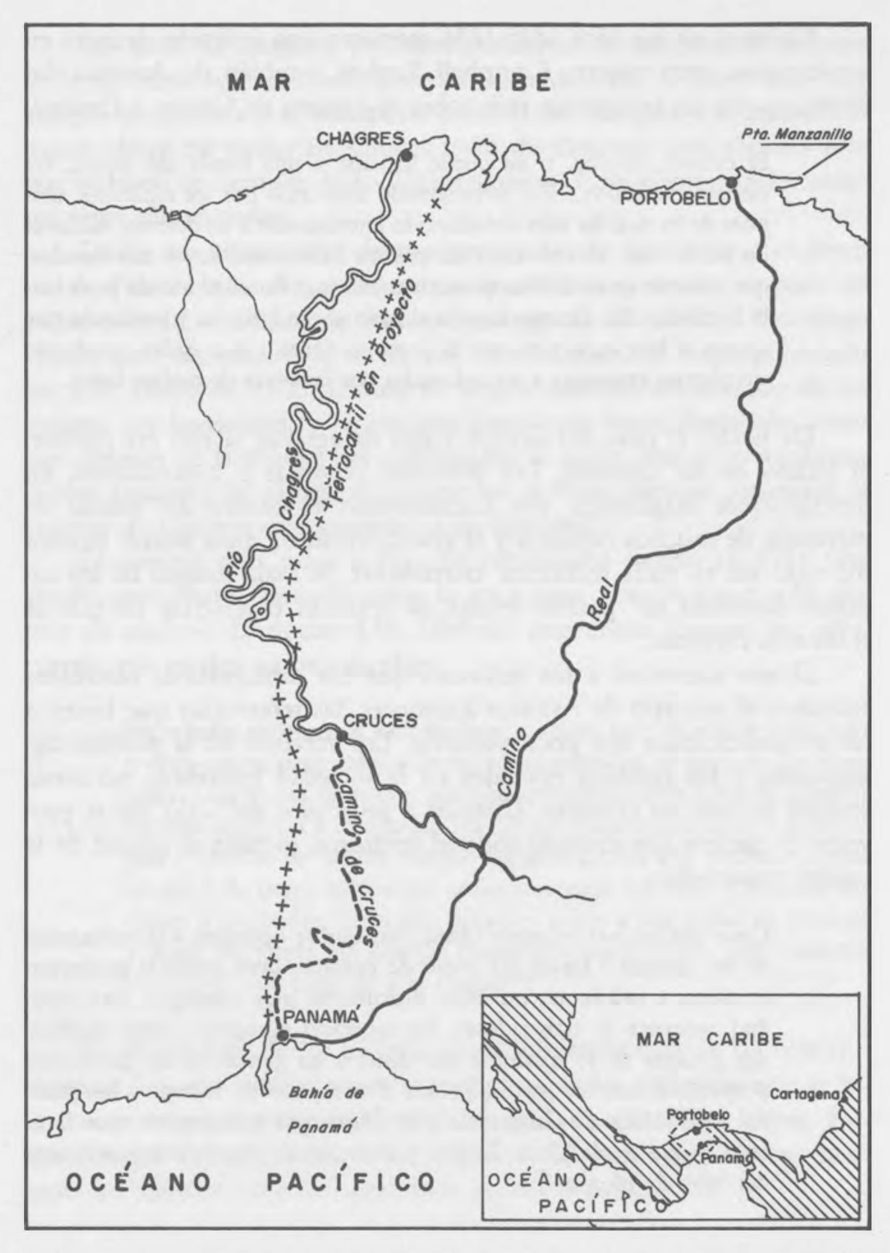
> El camino, escribe, si así puede llamarse a una huella tan áspera, era ciertamente único... Fue pavimentado años atrás por los españoles, después de lo cual ha sido abandonado enteramente a su destino, mientras las lluvias han abierto entre las piedras numerosos hoyos tan hondos, que durante varias millas, nuestros caballos se hundían a cada paso hasta la rótula... En algunos lugares el paso es tan estrecho y profundo que apenas si hay lugar para que el jinete se siente a horcajadas, quedando sus piernas expuestas a ser aplastadas por las rocas de ambos lados.

De hecho el paso del tiempo había de agravar, si ello era posible, el estado de los caminos. Los primeros cronistas e historiadores, en descripciones magistrales, nos transmitieron el cuadro del estado lamentable de muchos caminos y la grandiosidad de unos pocos. Relatos del siglo XIX en nada rectifican, ciertamente, la mala imagen de los caminos heredada del pasado lejano, ni apuntan esperanzas de que se realizaran mejoras.

Si nos atenemos a los informes que los diplomáticos británicos enviaron el ministro de Asuntos Exteriores, las referencias que hacen a las comunicaciones son poco positivas. Los vaivenes de la política zigzagueante y los cambios operados en la sociedad panameña no aconsejaban invertir en el istmo. Cuando a principios del siglo XIX se proyecta el camino que cruzaría todo el territorio, escribía el cónsul de la capital panameña:

> Creo que no hay mayores obstáculos que se opongan a la realización de un camino a través del istmo de Panamá, pero como la población es escasa e indolente, existirían dificultades para conseguir una cantidad necesaria de trabajadores; los capataces europeos serían sacrificados a causa de lo insalubre del clima y las ganancias no guardarían proporción con los gastos, ya que el comercio de Europa a los puertos del Pacífico de Guatemala y de México es actualmente muy limitado, y que desde Chile, Bolivia y Perú puede beneficiarse por la ruta del cabo de Hornos [22].

[22] H. Bonilla, *op. cit.*, *Informe de De Charles Milner*, 27-12-1826, p. 55. Éste y otros informes similares publicados por Bonilla ponen de manifiesto que la presencia francesa



Camino real de Portobelo a Panamá y la vía del río Chagres, con el camino de Cruces a Panamá. Año 1850.

Caminos prehispánicos y rutas comerciales en Mesoamérica

La articulación del comercio entre México y Guatemala se hizo a través de importantes rutas terrestres y fluviales, que pusieron en comunicación las regiones de Tabasco y Chiapas con las tierras altas de Guatemala. En la primera mitad del siglo XVI el factor comercial influyó en la apertura de vías de comunicación. El comercio progresa y los antiguos mercados de carácter local ven surgir, a su lado, mercados comarcales de mayor amplitud; aunque todavía esté muy lejos la integración en un mercado moderno.

Los españoles hallaron en esta parte de América multitud de senderos, caminos de herradura indígenas. El avance progresivo de las vías de comunicación se vio favorecido por la presencia española, que dominó el territorio abriendo caminos, generalmente sobre sendas señaladas por los indios. La ruta de la costa de Tabasco la utilizó Cortés en el viaje a Honduras en 1524, partiendo de Espíritu Santo. Cortés es el primero que descubrió esta ruta, que siguió ayudado por un mapa rudimentario, dibujado sobre tela por los indios [23]. Tomó este camino porque era la mejor vía terrestre, la más seca y la más firme. Era un camino bien conocido por los colonos de Espíritu Santo, localidad próxima a Coatzacoalcos, ya que algunos tenían encomiendas en las provincias de Ahualulcos y Chontalpa. También B. Díaz del Castillo conocía el camino hasta los pueblos Río Seco y Cimatán, ya que al menos había pasado por ellos dos veces antes de acompañar a Cortés.

Esta penetración continental de Cortés presentó numerosos obstáculos. Tuvieron que hacer más de 50 puentes para atravesar 20 leguas de tierra cenagosa. Dice B. Díaz del Castillo que en todos los caminos hicieron grandes puentes y al cabo de muchos años todavía se conservaban. Cortés deseaba hallar el paso que en opinión de varios pilotos existía entre los dos mares y que facilitaría el comercio de las especies.

en el istmo estuvo facilitada por los informes de los diplomáticos británicos que alejaron el capital inglés de la zona.

[23] H. Cortés, *Cartas y documentos*, México, 1963, pp. 245 y ss. Para seguir esta ruta es muy útil el manejo de un mapa que probablemente pueda fecharse antes de 1600; Cfr. Zaida Falcon de Gyves, *Análisis de los mapas de distribución de la población del Estado de Tabasco*, México, 1965, mapa núm. 6.

Por esta razón preparó dos expediciones hacia América Central. Envió a Cristóbal de Olid a Honduras y a Pedro de Alvarado a Guatemala. Ambos capitanes van por caminos distintos; uno por tierra y el otro por mar. Enterado de la traición de Olid, salió Cortés hacia las Hibueras (Honduras) por la ruta que hemos descrito.

Alvarado que había salido de México caminó por rutas que le señalaron los indios auxiliares que le acompañaron, abriéndose camino a fuerza de machete. Siguió el camino de Tehuantepec y Soconusco, Utatlán, Iximche, Itzcuintlán y llegó hasta El Salvador [24]. En este viaje épico quedó marcado el camino de México a Guatemala. Desde México, capital del virreinato de Nueva España, arrancaba un camino en dirección sureste, que iba por Puebla, Oaxaca y Tehuantepec, hasta Guatemala y San Salvador, que a su vez se comunicaba con el mar del Norte por un camino de mulas, que partiendo del golfo Dulce llegaba a Guatemala.

Soto Hall, que ha estudiado los vestigios de las rutas precolombinas, en el libro *Los mayas*, afirma que los mayas disponían de excelentes caminos. Eran buenos comerciantes y se valían de los *tamemes* (indígenas destinados a llevar la carga a hombros). Los hallazgos arqueológicos permiten hablar de un verdadero sistema de caminos, de diez a doce metros de ancho. Son caminos prehispánicos que utilizaron los españoles.

Una vía utilizada para el tráfico comercial partía de Yucatán, seguía por Guatemala, Honduras y Nicaragua; atravesaba la región de Costa Rica y llegaba hasta Panamá. Soto Hall cree que esta ruta precolombina formó parte de la que hicieron los mayas para ir de México hasta Bogotá y tierra de los incas en busca de oro y esmeraldas.

La red de caminos, debido a la falta de medios, quedó insuficientemente atendida. Primitivos cronistas del siglo XVI, que han dejado relaciones sobre este ámbito regional, hablan de caminos «penosos», difíciles de andar. El dominico padre Remesal precisa que los caminos de la ruta Guatemala a México, que se tardaba tres meses en recorrer

[24] Costa Rica que había quedado al margen fue explorada después de la fundación de la Audiencia de Panamá, en 1535. Las tierras centroamericanas quedaron divididas en gobernaciones bajo la jurisdicción de la Audiencia de Panamá y la de Guatemala. Los itinerarios de la conquista de Guatemala han sido reconstruidos y estudiados por el ingeniero general Pedro Zamora Castellano.

a pie, eran ásperos, largos y trabajosos «en cuya comparación Galicia y Asturias son salas aderezadas» [25].

Casi al mismo tiempo que el padre Remesal describe los caminos de Guatemala, otra descripción, esta vez de la ruta Oaxaca a Guatemala, nos muestra múltiples ejemplos ilustrados de las malas condiciones de los caminos. Las vías del interior eran malas, con ciénagas pestilentes, con barrancas muy profundas, e infinitas quebradas «que suben al cielo y bajan al abismo». El calor «era de fuego, tan excesivo que las bestias no podían ya menearse, y los que en ellas iban, se derretían vivos, sin poder hallar lugar cómodo en que ellos pudiesen descansar y ellas comer alguna hierba». Había en este camino varias ventas, muy ruin alguna, donde el suelo le sirvió de cama, el manto por colchón y frazada y el sombrero por almohada; y «hubo persecución de mosquitos y no pequeña» [26].

Vías de comunicación entre Tabasco, Chiapas y Guatemala en el siglo XVI. *Caminos de Guatemala en los siglos* XVI *y* XVII

En el siglo XVI Mesoamérica está surcada por varias rutas, que unían los principales centros comerciales y culturales [27]. La ruta de Tabasco-Chiapas-Guatemala fue, posiblemente, la más importante conexión entre el norte de Chiapas y Tabasco, que fue usada desde 1523 por la expedición Luis Marín, primer español que entró en Chiapas, siguiendo el camino del río Grijalva y Quechula y abrió las sendas a través de la depresión central de Chiapas.

El camino Quechula-San Fernando-Tuxtla Gutiérrez fue durante mucho tiempo la vía más importante para acceder a la depresión central de Chiapas desde Quechula.

La parte norte del camino Quechula-Huiman-Guillo sobre el río Grijalva fue tenida por muy peligrosa durante el período colonial. El

[25] Fray A. de Remesal, *Historia general de las Indias Occidentales y particular de la gobernación de Chiapas y Guatemala*, vol. II, 1966, pp. 132 y 374.

[26] A. de Cibdad Real, Oaxaca en 1568, México, 1967, pp. 36-37, 51.

[27] Los límites de Mesoamérica o América Media incluyen por el norte una línea zigzagueante y poco precisa, que pasa por entre Sinaloa y Sonora, baja a Guanajuato y sube nuevamente por la desembocadura del río Panuco. El límite sur se sitúa en la costa norte de Honduras.

gobernador de Guatemala cerró el camino del río Grijalva para evitar más pérdidas humanas. Esto se dijo oficialmente, pero tal vez no fue para salvar vidas humanas, sino para detener el flujo de comerciantes a través de un camino lejano difícil de controlar y que suponía una pérdida de impuestos sobre los frutos transportados por allí.

Esta importante ruta Huimanguillo-Quechula era mencionada por la tradición oral como camino que pasaba por Tecpatán, Tuxtla Gutiérrez, Soconusco y Guatemala[28]; pero no todos utilizaron este camino, había otras rutas fuera de la zona montañosa. De acuerdo con algunos documentos del siglo XIX, uno de los caminos más utilizados fue desde Huimanguillo a Tecpatán, siguiendo la margen izquierda del río Grijalva y cruzando en canoa los arroyos Chicoacán y Lamacoite.

El camino que iba por las tierras altas de Tacotalpa-Chiapas fue descrito en 1545 por fray Tomás de la Torre, que acompañó al obispo padre Las Casas y al primer grupo de misioneros dominicos que le acompañaron hasta Chiapas. En este impresionante relato, refiriéndose a los caminos de Chiapas, se dice que los demonios habían hecho aquellos caminos para despeñar a los hombres. Al cabo de varios siglos la fuerza de la técnica convirtió las tres rutas de Chiapas en el ferrocarril del sureste al norte, la carretera de Colón al centro y el ferrocarril panamericano por el sur.

De momento, y a falta de nuevos estudios, las comunicaciones interregionales más importantes del siglo XVI fueron las rutas de Tabasco, una por la costa y la otra por el interior; ruta del río Grijalva a la depresión central de Chiapas y ruta de Tacotalpa a Chiapas a través de las montañas.

En el siglo XVII se habían mejorado poco. Las comunicaciones por el sur, por León, Nicaragua y Cartago hasta Panamá mantienen la condición de caminos de herradura. En los siglos XVI y XVII las comunicaciones entre Honduras y Santiago de Guatemala eran pésimas según el economista Ciro F.S. Cardoso.

En cuanto al transporte de carga y viajeros se realizaba en mulas; sólo a partir del siglo XVIII se emplean carros por los caminos de Mé-

[28] T.A. Lee, «The historical routes of Tabasco and northern Chiapas and their relationship to early cultural developments in central Chiapas», T. Lee Ed., *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*, Provo, 1978, pp. 49-64.

xico a Guatemala, León y Cartago hasta la Matina. El principal sistema de comunicaciones terrestres de Guatemala marcha paralelo al Pacífico. De Santiago de Guatemala partía hacia el norte la ruta de distribución del añil, que supuso ingresos cuantiosos para las clases mercantiles. Era transportado a lomo de mulas por Chiapas, Soconusco, Oaxaca y Puebla. A partir de aquí se producía la división: un camino se dirigía hacia México y el otro a Veracruz.

En este largo camino que tenía como nudo principal la ciudad de Guatemala y que por la parte norte iba hacia México —y en dirección a los corregimientos de la provincia de Chiapas— a su paso por Iztapa, Patzun y Chimaltenango estaban los siete barrancos, que fray Antonio de Fuentes y Guzmán, historiador del siglo XVII llama de los «Pecados mortales», con espesos atolladeros y ciénagas pantanosas donde «no hay bestia que se precipite en repetidas caídas»[29].

Este camino, que era obligado para México, conducía a Huehuetenango y Totonicapán, residencia de los corregidores; era éste un camino «grande y penoso para los miserables indios», que tenían que cruzarlo. Los pueblos de estos corregimientos mantenían un buen comercio con los asentamientos de la costa, a quienes proveían «con largos intereses suyos» de maíz. Hasta San Salvador y San Miguel, por la ruta del sur, llevaban zapatos, gamuzas, sayales, loza y medias de lana, que eran cosas «de su propia factura».

En el golfo de Fonseca un ramal se desviaba a Comayagua (Honduras), pero el camino principal o ruta de las mulas continuaba hasta Panamá, para el transporte de mercancías del Pacífico al Atlántico, pasando por Nicaragua y Costa Rica. Desde el puerto de Matina a Portobelo se pasaba por mar. Cartago, puesto de tránsito en la ruta, cobraba un impuesto por cada mula.

Íntimamente vinculado al transporte del cacao de Matina a Cartago, está el camino que unía estos dos centros; apenas era transitable en los meses de lluvia.

Desde los tiempos de Alvarado, Guatemala luchó por la apertura y acondicionamiento de un gran camino carretero, que desviará hacia Guatemala el importante tráfico comercial panameño. Fuentes y Guz-

[29] F.A. de Fuentes y Guzmán, *Obras históricas. Recordación Florida*, vol. I, Madrid, 1969, p. 332.



Rutas comerciales de Guatemala. Siglo XVII.

mán, buen estudioso del archivo municipal, recoge esta vieja aspiración que volvía nuevamente a plantearse en el siglo XVII, aunque con poco éxito.

Las comunicaciones se hacían en recuas de mulas, los arrieros eran en su mayoría mestizos y mulatos; también había algunos españoles que habían partido hacía América como arrieros. Los indios continuaron llevando la carga a la espalda y apenas había indios arrieros.

El camino desde la ciudad de Guatemala hacia el sur y puerto de Iztapa era llano, muy bien cuidado por los españoles desde 1539. Fue éste uno de los caminos que estaba preparado para el tráfico de carros. «En carros se conducía, cuenta Fuentes y Guzmán, toda la carga de aquellos puertos y así se transportaron muchos de los pertrechos y víveres de la armada del Adelantado Pedro de Alvarado.»

No es fácil eludir el hecho de que la mala atención de los caminos está condicionada a factores geográficos; pero es cierto también que los caminos padecieron una sobrecarga de tráfico de bestias. El cuidado de los caminos contó en los siglos XVI y XVII con un débil soporte administrativo. Las medidas legales adoptadas fueron pocas, porque tanto en América como en la metrópoli hasta el siglo XVIII no se valoró lo suficiente la importancia de las comunicaciones.

Durante todo el siglo XVII se mantienen los mismos caminos antiguos, con sus deficiencias tradicionales, y sólo en algunos puntos son sustituidos por rutas nuevas. El camino de San Miguel de Petapa, paso obligado para la ciudad de Guatemala, lo describe Fuentes y Guzmán como intransitable, convertido en pantano y atolladero «y unas sartenejas estrechas y profundas en que apenas hay caminante, aun los más asegurados en mulas muy castizas, que no dé peligrosas caídas; y en muchas ocasiones se ha visto que algunas de estas bestias han quedado ahogadas» entre el fango de agua y barro [30].

Era común acudir a las derramas de trajineros de recuas para obtener los fondos necesarios para las reparaciones de los caminos; también para su construcción. Otro medio de allegar recursos era solicitar del rey la concesión de almojarifazgo. Así lo hizo el cabildo de la ciu-

[30] F.A. de Fuentes y Guzmán, *op. cit.*, vol. III, p. 13. Sorprende que el indio coetáneo sea de poca consideración humana para Fuentes y Guzmán cuando exalta a nivel de epopeya al indio histórico, prehispánico.

dad de Guatemala, para emplearlo en negros que aderezasen y compusiesen aquella modesta y arriesgada senda del camino de San Miguel.

Las comunicaciones de América Central en el siglo xix

La extensión de cultivos de café en Guatemala, Costa Rica, El Salvador y Honduras tiene especial influencia sobre las mejoras de los caminos. De este impulso económico deriva, a su vez, un ambiente de prosperidad que contribuye en buena medida a conformar la red de caminos y ferrocarriles que exigen el interés creciente de los mercados de este producto, cuyo auge inicial se sitúa a partir del año 1830. La expansión del café originó un desarrollo paralelo de las vías de comunicación, aunque este crecimiento productivo del café contrasta con la trayectoria titubeante que presenta el trazado y mejora de las nuevas rutas.

Hasta 1840, en Costa Rica y en El Salvador, las carreteras habían quedado al margen del desarrollo y sólo años después comenzó la construcción ferroviaria. En Guatemala el punto de arranque fue la revolución liberal de 1871, que presentó un programa sugestivo durante un tiempo e impulsó las construcciones ferroviarias y de caminos.

El tendido de la red ferroviaria se hizo en Costa Rica desde un principio bajo el control del capital extranjero. Sin embargo en El Salvador y en Guatemala se produjo el desplazamiento del capital nacional por las inversiones extranjeras, especialmente norteamericanas.

En cuanto al transporte marítimo del café, el panorama es distinto; los cuatro países dependían de las compañías navieras extranjeras.

En Honduras el problema de las comunicaciones fue abordado durante la gestión de Marco Aurelio Soto, que llegó con un ideario nuevo, ya que se habían hecho viejos los programas del liberalismo anterior. En estos años se inició la construcción de la carretera del sur, que fue acabada en los años ochenta durante la presidencia de Bográn. Este gobernante fue una bandera sugestiva durante un tiempo. Construyó los caminos de Tegucigalpa a Yucatán y Santa Bárbara. Dentro del conjunto de obras realizadas en este tiempo el rasgo sobresaliente fue, sin duda, el ferrocarril entre Cortés y Pimienta que funcionó por primera vez en 1877.

Costa Rica y la vía mixta interoceánica

Costa Rica era la república menos poblada y la más pobre de Centroamérica. Debido al aislamiento relativo y al gran atraso en los años de la colonia carecía de un sistema de transporte, ya que su economía, basada en el cacao primero y después en el tímido auge del tabaco en los siglos XVII y XVIII no habían echado mucho de menos el sistema de comunicaciones.

Será al amparo del temprano desarrollo del café en el siglo XIX cuando se invierta en los caminos. Gracias a los viajeros de la época conocemos el estado de las comunicaciones y aspectos del atraso económico. John Hale, que estuvo en Costa Rica en 1825, difundió la imagen de su tremendo atraso. «Los brazos y los platillos de las balanzas», escribe, «son de madera toscamente labrada; las pesas consisten en piedras que recogen en las calles y prueban en alguna tienda... No tienen palas ni azadones de hierro y en la provincia no se ha visto nunca un rastrillo de jardín... Casi todos los instrumentos de trabajo son de palo».

Una simple ojeada al mapa indica las facilidades que ofrece respecto de otras vías interoceánicas, ya utilizando los ríos en combinación con los caminos, ya por medio del ferrocarril. El camino a Puntarenas y el ferrocarril del Atlántico produjeron el verdadero auge del café, al poner en explotación nuevas tierras de cultivo en la provincia de Alajuela, a partir de la mitad del siglo XIX, y más tarde, siguiendo el tendido del ferrocarril, los valles de Reventazón y de Turrialba.

La Sociedad Económica Itineraria, fundada en 1843 y compuesta fundamentalmente de cafeteros ilustrados y amantes del progreso, se esforzó en fomentar obras públicas capaces de favorecer las empresas cafeteras. En el campo de las comunicaciones merece destacarse la construcción de caminos. Así, entre 1844 y 1846 se acabó un camino para carretas tiradas por bueyes, para el acarreo del café al puerto de Puntarenas. Como el Estado no podía desarrollar la obra por sí solo, la construcción y reparaciones posteriores se financiaron con impuestos sobre el café exportado.

La construcción del ferrocarril interoceánico de Panamá (1850-1855) por un grupo de inversionistas norteamericanos, bajo la dirección técnica del ingeniero coronel George Muirson Totteni, aparte de encauzar la corriente áurea hacia el oeste, abre otra posibilidad. El café

era transportado a Panamá y en ferrocarril llegaba a la costa atlántica y reexpedido a Europa y a los Estados Unidos.

En la década de los ochenta, una importante ruta mixta atlántica directa, cruzaba ya la parte central y poblada de la república, desde el puerto de Puntarenas en el Pacífico hasta el de Limón en el Atlántico.

Las transformaciones económicas, en cuanto a las comunicaciones, se aceleraron después del golpe de Tomás Guardia en 1870. Fue Guardia quien preparó el camino para el auge liberal de los últimos 20 años del siglo.

La vía interoceánica mixta, desde Puntarenas hasta San José, tiene varias secciones bien definidas a lo largo de las 62 millas de distancia, que se tardan en recorrer, a finales del siglo XIX, unas diez horas en buenas cabalgaduras. De Puntarenas a Esparta hay una distancia aproximada de 22 kilómetros, unidos por ferrocarril [31]. De Esparta a la Garita son unos 43 kilómetros de camino bueno. De Garita a San José se recorren 33 kilómetros por camino excelente. En Garita un ramal del camino se dirigía a Alajuela, donde comenzaba la sección central del ferrocarril.

De San José a Limón hay 152 kilómetros; hasta Carrillo la distancia es de 40 kilómetros por camino bueno, que se tardaba en recorrer seis horas. Los 112 kilómetros de Carrillo a Limón se hacían en ferrocarril. En el año de 1886 se estaba construyendo el ferrocarril entre Cartago y Reventazón, que completaba la línea de Alajuela a Limón.

Gracias a los esfuerzos realizados por la Sociedad Económica Itineraria en el año 1885 se construyeron varios kilómetros de carretera para facilitar la navegación por el río Colorado hasta el río San Juan y así comunicar con el río Sarapiquí y con el San Carlos, arterias naturales del comercio futuro de las provincias de Heredia y Alajuela. Los trabajos se abandonaron desde la guerra contra William Walker, filibustero norteamericano que, apoyado por los hacendados del sur de las Estados Unidos, intentó adueñarse de América Central.

Por aquellas mismas fechas se proyectó un ferrocarril que partiendo de Limón terminase en el lago de Nicaragua, desde donde otro ferrocarril establecería la comunicación al Pacífico.

[31] Por acuerdo de 1879 y fundándose en antecedentes históricos dudosos, se cambió el nombre de Esparza por Esparta.

En el tendido del ferrocarril no fue sólo el material lo que importó Costa Rica; también el capital y el personal técnico tuvo que venir de fuera. En 1886 la vía interoceánica mixta, junto con las mejoras realizadas en la red de caminos, permitieron organizar el comercio interior y exterior. En este año estaban en proyecto o en construcción los caminos de San Román a Nicaragua, el de Santa María a Paquita y el que conducía a los llanos del General. Al finalizar el siglo XIX todas las poblaciones de Costa Rica estaban comunicadas por caminos carreteros, excepto la ciudad de Liberia que se comunicaba por Puntarenas y el golfo de Nicoya, ya que en las épocas de lluvias los ríos hacían intransitable el camino entre Esparta y Bagaces.

Comunicaciones en Nicaragua, El Salvador y Guatemala

Después del descubrimiento del oro en California en 1848 se originó un intenso tráfico a través de Nicaragua, por la ruta llamada vía del Tránsito. La ruta quedó cerrada en 1868 cuando se acabó la construcción del ferrocarril transoceánico de los Estados Unidos. Entre 1848 y 1868, unos 68.000 viajeros cruzaron hacia California y otros 57.000 lo hicieron en sentido inverso. Estos pasajeros obraron como elementos difusores del comercio del café. El auge inicial del café en Nicaragua se debió, sobre todo, a los que iban de camino por la vía del Tránsito. Es un hecho que también hay que tener en cuenta para la mejor comprensión del desarrollo de los transportes.

El transporte terrestre se hacía a lomo de mulas o en carretas. Después de abrirse el ferrocarril entre Corinto y Momotombo, de este puerto a Managua se estableció una línea de vapores. Al finalizar el siglo, las líneas llegaban a Managua y Granada, lo que facilitó la exportación por el Pacífico. Años después, se pensó en construcciones de mayor alcance, como en la prolongación del ferrocarril hacia Matagalpa y Jinotega. Las obras iniciadas se abandonaron después del derrocamiento del «tirano honrado» Santos Zelaya en 1909.

También en El Salvador la mayoría de los caminos heredados de la época colonial no estaban preparados para el transporte del café. El sistema de caminos se orientaba hacia el noroeste. Se necesitaban carreteras mejores y que se orientaran hacia el Pacífico. Algunos caminos se construyeron a partir de 1845. Señalemos el que unía San Miguel a

La Unión y las mejoras hechas en las vías de Acajutla, Sonsonete y Santa Ana. Los proyectos y realizaciones posteriores, en la segunda mitad del siglo XIX, nos revelan la idea de una articulación a nivel nacional, Se construyeron carreteras en el sentido este-oeste; también en el sentido norte-sur. Unas y otras financiadas con impuestos sobre el café.

La apertura de nuevos caminos no fomentó, sin embargo, el desarrollo del cultivo de café tanto como era de desear, aunque fue importante. En relación a los mercados mundiales del café, El Salvador, antes de la apertura del canal de Panamá, estaba más aislado que Costa Rica y Guatemala.

Junto a esa política hay que señalar que a mediados del siglo XIX el gobierno, además de mejorar el calado de los puertos, atrajo a compañías navieras. Desde mediados del siglo XIX la línea que prestaba el servicio California-Panamá incluía en su itinerario a Acajutla, La Libertad y La Unión.

El transporte se hacía en Guatemala antes de la revolución liberal por veredas apenas transitables. No había dinero para invertir en comunicaciones. El puerto de San José, en el Pacífico, se abrió al comercio en época tardía, en 1852, pero sin muelle. Se había planteado la construcción de una carretera hasta el río Motagua, pero no se llegaron a concretar las líneas maestras para la realización. En 1859 la convención de límites con Gran Bretaña respecto a Belice obligaba a los británicos a financiar la carretera que uniese la ciudad de Guatemala con la costa atlántica; tampoco se hizo. El puerto de Santo Tomás, importante dentro del ámbito atlántico, se comunicaba con el centro del país por recuas de mulas y era necesario canalizar casi toda la exportación por el Pacífico.

Con el acceso de los liberales al poder, en el último tercio del siglo XIX, iba a comenzar un período de relativa prosperidad. La política económica se orienta, inicialmente, hacia la construcción de caminos. La obra introductora de ideas y de técnicas en el seno de la sociedad guatemalteca es un hecho que hay que tener en cuenta para la mejor valoración de la política de realizaciones llevada a cabo. En 1873 el gobierno liberal decretó la construcción de caminos. A los cuatro años muchos de ellos estaban ya terminados. En pocos años la capital estaba conectada a Quezaltenango, a Huehuetenango y a los puertos del Pacífico. Otra carretera enlazaba con San Salvador.

La financiación de la construcción de los caminos se obtuvo mediante la emisión de bonos especiales, o sea, a través de un impuesto forzoso interno, y del impuesto sobre la propiedad rural. «Todos los hombres adultos», escribe F.S. Cardoso, «deberían trabajar tres días por año en la reparación de las carreteras o financiar a un sustituto».

[illegible] la construcción del ferrocarril [illegible] durante la gestión [illegible] del [illegible] la [illegible] F. S. Carrillo [illegible] trabajos [illegible] año de la apertura. [illegible]

La apertura de nuevos caminos no fomentó, sin embargo, el desarrollo del cultivo de café tanto como era de esperar, aunque fue importante. En relación a las crecientes necesidades del café, El Salvador, antes de la apertura del canal de Panamá, estaba más atrasado que Costa Rica y Guatemala.

Junto a esa política vial [illegible] que a comienzos del siglo XIX el gobierno, además de mejorar el camino de los puertos, abrió e [illegible] caminos. Desde mediados del siglo XIX la línea que prestaba el servicio [illegible] incluía en su itinerario Acajutla, La Libertad y La Unión.

El transporte se movía en Guatemala antes de la revolución liberal por veredas apenas transitables. No había dinero para mejorar las comunicaciones. El puerto de San José, en el Pacífico, se abrió al comercio en época tardía, en 1852, pero sin muelle. Se había planteado la construcción de una carretera hacia el río Motagua, pero no se llegaron a construir las líneas [illegible] para la navegación. En 1859 la convención de límites con Gran Bretaña [illegible] Belice obligaba a los británicos a construir la carretera que uniera la ciudad de Guatemala con la costa atlántica; [illegible] se hizo. El puerto de Santo Tomás, importante centro del [illegible] atlántico, se comunicaba con el centro del país por medio de [illegible], y [illegible] casi toda la exportación por el Pacífico.

Con la llegada de los liberales al poder, en el último tercio del siglo XIX, dio comienzo un período de relativa prosperidad. La política de fomento se orientó, especialmente, hacia la construcción de caminos. La [illegible] de Barrios y de [illegible] en el seno de la [illegible] por lo que hay que tener en cuenta para [illegible] de la serie de realizaciones llevadas a cabo. En [illegible] las carreteras [illegible] de caminos. A los cuales [illegible] de ellos [illegible]. En pocos años la [illegible] a Quezaltenango, a Huehuetenango y a los [illegible]. Otros caminos [illegible] con San Salvador.

Capítulo III

CAMINOS MINEROS Y RUTAS HISTÓRICAS

Caminos primitivos

El camino mereció la máxima atención en el México primitivo. De cada uno de los grandes centros arrancaba una importante red de caminos de herradura. Había caminos públicos que se reparaban todos los años después de la época de lluvias. Estos caminos contaban además con ventas que eran, según escribe Clavijero, «casas adonde se acogían los caminantes. Estaban situadas en lugares muy distantes entre sí, en montes y despoblados» [1].

Los ríos se cruzaban en barcas y balsas, pero también había puentes de vigas o redes vegetales y alguno de piedra. Estas rutas facilitaron el desarrollo del comercio primitivo.

Otros medios de comunicación humana, que empezaron entonces a dar sus primeros pasos, fueron las calzadas. Dada la complejidad y las dimensiones alcanzadas por el imperio azteca, no eran suficientes los viejos caminos; la calzada ponía la nota de país avanzado. Así se comprende la admiración de los españoles. Uno de los soldados que acompañaba a Cortés, Bernal Díaz del Castillo, describió muchos años después en Guatemala aquellas vías de comunicación que se asemejaban a las obras griegas y romanas. Eran «anchas de ocho pasos en las que podían andar hasta ocho caballos en la misma línea», según el compañero de Cortés.

Durante muchos años los movimientos de población en México iban en dos direcciones fundamentales: de sur a norte la de los arcai-

[1] F.J. Clavijero, *Historia antigua de México*, México, 1959, vol. II, p. 256.

cos y de norte a sur la de los pueblos que llegaron a ser historia. Un rasgo característico de aquellos pueblos primitivos son los itinerarios sobre los que más tarde se tejieron otros caminos. Hay rutas históricas marcadas por los conquistadores, pero también los misioneros trazaron esas rutas con la misma actividad misionera.

Hernán Cortés siguió el mismo camino terrestre que le había marcado Francisco Hernández de Córdoba en 1517, que fue quien primero tocó tierra mexicana en busca de esclavos. Abría así la ruta terrestre hacia la capital del imperio azteca, objetivo último de Cortés.

El camino que siguió Cortés hasta México está bien marcado por el cardenal Lorenzana en el preámbulo a las cartas del propio Cortés a Carlos V, que publicó en México en 1770; aunque dice que salió de la Antigua, población que entonces no existía.

Tomó el camino de la costa, que partía de San Juan de Ulúa y se dirigió primero a Cempoala y de allí, en varias jornadas, remontó la sierra por la Rinconada, Coatepec, Jalapa, Xico e Ixhuacán hasta incorporarse a los llanos y a las tierras pantanosas. Ascendió después a las zonas frías y llegaron a Tlaxcala, ciudad amurallada y centro del señorío de los tlaxaltecas, rivales de los aztecas y que vivían en un territorio pobre que no tiene sal suficiente para condimentar la comida. Descendió por Huejotzingo, Cholula –especie de ciudad santa con más de 300 templos–, Amecameca, por un camino estropeado a propósito, tenían que ir retirando frecuentes obstáculos que habían colocado para impedirle al paso.

En Ixtapalapa partieron en dirección a México por una espaciosa calzada. Entró por la actual calzada de San Antonio Abad el 8 de noviembre de 1519 donde le esperaba Moctezuma. La ciudad recordó la fastuosidad de los libros de caballerías. Así termina la primera ruta trazada por Cortés, decisiva en la posterior historia de México.

La ciudad, en medio de los lagos, estaba unida a los pueblos de Tierra Firme por tres calzadas. La de Tepeyacac, que iba hacia el norte; la de Tlacopán hacia el poniente y al sur la que llegaba a Tulyehualco de la que salía el ramal para Ixtapalapa.

En la segunda mitad del siglo XVI fray Alonso Ponce, comisario general franciscano, recorrió la que pudo haber sido una antiquísima ruta comercial. Su cuaderno de viaje, donde anota las salidas y las lle-

gadas, permite apreciar la distancia que un caminante puede hacer por día [2].

Este viaje de «visita religiosa» tiene gran interés, porque cruzaba el territorio por donde pasaban los primitivos caminos que habían construido los tarascos. Estas tierras habían sido, 70 años antes, el centro de un imperio cultural prehispánico. Los tarascos actuaron como eslabón que unía la parte central de México con los pueblos occidentales que limitaban con Mesoamérica.

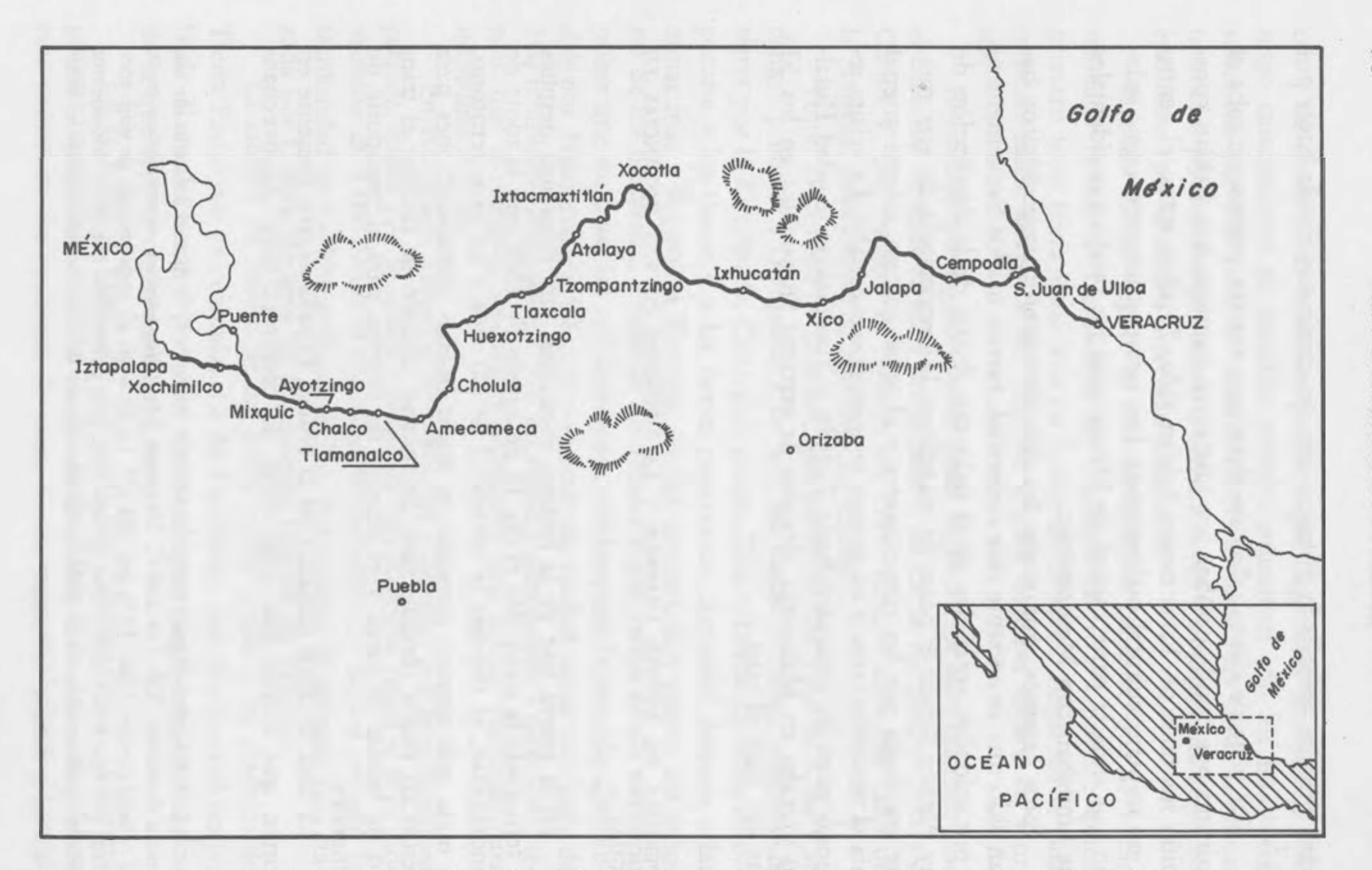
Estos caminos, que según los descubrimientos arqueológicos habían sido una importante ruta comercial, fueron usados frecuentemente por soldados españoles en el siglo XVI. A raíz de la descripción de fray Alonso Ponce se pone de manifiesto la importancia de esta ruta, que era usada por los comerciantes y al igual que un sistema arterial unía el territorio tarasco en activas relaciones comerciales. La «visita religiosa» parte de Zitacuaro hacia Tuxpán y Tlaximaloya (ciudad Hidalgo) y acaba en Marauatio, después de recorrer 96 pueblos en los 53 días que dura el viaje.

Apertura de nuevos caminos y la medición de las distancias en leguas

En la nueva fase de la historia mexicana, que comienza después de terminada la conquista el día 13 de agosto de 1521 con la toma de Tenochtitlán, se impone la necesidad de dar vida a un gran territorio. La meta más urgente consistía en lograr buenas comunicaciones para acercar las tierras conquistadas. Se trataba también de facilitar el tránsito de bestias de carga y el empleo de carretas para el transporte de minerales.

La idea de abrir caminos en la Nueva España estuvo presente en Cortés, que animó una larga serie de construcciones. Aprovechan-

[2] L.H. Feldman, «Timed travels in tarascan territory: Friar Alonso Ponce in the old tarascan domains»; T.A. Lee and C. Navarrete Eds., *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*, Utah, 1978, pp. 123-125. La duración de cada jornada de viaje controlada por fray Ponce sirve como modelo base para compararlo con otros documentos similares. Feldman además de publicar las anotaciones de cada jornada, incluye el itinerario que siguió el fraile misionero.



Camino seguido por Hernán Cortés, de Veracruz a México, según Bernal Díaz del Castillo.

do las trochas y los caminos existentes, mandó abrir el camino de Veracruz a México en 1522. Álvaro López ejecutó la obra que fue transformada en *carretera* a los pocos años, en 1531. Para acelerar la construcción de los caminos, Cortés se aprovechó de la guía y experiencia de los indios de la tierra, a quienes incorporó en estas actividades. Gracias a esta colaboración pudo quemar etapas con nuevas aperturas y México contó pronto con una importante red de caminos. En 1523 ordenó la apertura del camino de la capital a Tampico y concluye este esfuerzo al establecer aquí el primer muelle que hubo en Nueva España. Por iniciativa de Cortés se comenzó el camino de México a Acapulco, Oaxaca a Tehuantepec y el de Michoacán a Jalisco.

Al comenzar el siglo XVII las comunicaciones terrestres habían experimentado mejoras considerables gracias a los impulsos iniciales. Contaba México con varios caminos mayores: México a Veracruz por Puebla y Jalapa; México-Acapulco por Chimpancingo; México a Nuevo México por Durango; México a Guatemala por Oaxaca y México a Honduras. También había caminos transversales de México a San Luis Potosí, México a Valladolid y México a Guadalajara.

La obra de los caminos se realizó en un medio geográfico y humano adverso que se prolongó muchos años, así como en áreas culturales diferentes. Esa tendencia hacia la mejoría de los caminos y rutas comerciales, que había dado sus primeros pasos con Cortés y continuada por Antonio de Mendoza, primer virrey, no tuvo continuidad en el siglo XVII, pues la política de atención a las comunicaciones estuvo condicionada por factores económicos. Los gobernantes se desentendieron y las autoridades locales —de quienes dependía más directamente la construcción y arreglo de los caminos— no contaron con suficientes recursos de financiación.

Sobre el estado de los caminos, los *Papeles de la Nueva España*, publicados por Paso y Troncoso, añaden una minuciosa descripción a las referencias que ofrecen las primeras crónicas. Salvo las calzadas aztecas, los únicos caminos que había en México en el siglo XVI eran sendas de herradura, ásperas y peligrosas «por ser tan mala tierra y de tantas quebradas y barrancas y de muchas piedras y así van los caminos trabajosos, por ser toda la tierra doblada, de muchas cuestas y ansi

van los caminos torcidos, porque no pueden ir derechos», según la descripción de Tezcatepec [3].

En esta línea están descritos la mayoría de los caminos en las relaciones geográficas del siglo XVI. No se había llegado todavía al mejoramiento generalizado de las comunicaciones, y mientras esa meta se situaba en un horizonte lejano se hicieron arreglos y rectificaciones importantes que devolvían la seguridad al viajero.

El pueblo de Tepexpa, distante de la ciudad de México cinco «leguas medianas» y camino derecho, es otra línea de lectura interesante sobre las mejoras de las sendas que figuran en las relaciones geográficas [4]. Las comunicaciones de Tepeapulco, pueblo perteneciente a Trascala, son quizá un ejemplo más de los efectos de la falta de cohesión interior de un país, debido a los factores geográficos y geológicos que concurren. En la descripción de las diez leguas «de camino áspero» pero «derecho» hasta Tlaxcala se combinan «las cuatro leguas de buen camino y las otras leguas de mal camino en una sierra abajo montuosa» [5]. Pero desde Tulancingo, que hay seis leguas, cuatro son de camino bueno y las otras leguas de mal camino.

Algunos documentos de la época nos han transmitido, de una forma sencilla y bella, la descripción de algunos caminos del siglo XVI. El mapa del corregimiento de Macuilsuchil y Teutitlán de la provincia de Oaxaca —que remitió a España el corregidor Gaspar Asensio en 1580— además de ser una pieza pictórica, llena de sencillez y originalidad, es la expresión primitiva de los caminos: sendas con pisadas de hombre, herraduras marcando la dirección, humilladeros, árboles y chumberas entre bueyes, caballos, cerdos y ovejas, componen una imagen perfecta del corregimiento.

La medición de las distancias en América en los siglos XVI y XVII es confusa y resulta, a veces, muy heterogénea. La medida itineraria de

[3] F. del Paso y Troncoso, *Relaciones geográficas de México. Papeles de Nueva España. Geografía y Estadística, años 1579-1582*, México, 1979, p. 126.

[4] Este pueblo tuvo un pasado heroico. República chichimeca «de por sí», en el siglo XIV no tributaba a sus señores, sólo tenían un gesto diario de reconocimiento, entregándoles liebres, conejos, culebras, codornices y otras aves de caza.

[5] F. del Paso y Troncoso, *op. cit.*, p. 295. Una de las preguntas incluida en el cuestionario, para la correcta descripción de los pueblos, pedía quedase reflejado si las leguas eran grandes o pequeñas, o por tierra llana o poblada, y si por caminos derechos o torcidos, buenos o malos de caminar.

longitud era la legua, basada en el recorrido de una hora. El primer problema se plantea cuando se trata de fijar la distancia de una legua sobre caminos malos o difíciles de andar.

Es sabido que en los documentos oficiales de la época se habla de leguas grandes, pequeñas y medianas, y eso supone otra dificultad, si cabe. Además la legua no ha tenido la misma expresión en distancias para todos los pueblos, ni en todos los siglos. Tampoco los primitivos historiadores tuvieron clara la distancia real de una legua.

Ante estas dificultades, ha sido necesario hacer algunos estudios sobre el terreno, para interpretar las distancias en los relatos de los primitivos historiadores y cronistas, cuando se refieren a los caminos de las sierras de México, Guatemala, Colombia y los Andes. Prestigiosos profesores universitarios argentinos calculan la legua histórica de los Andes entre seis y ocho kilómetros. Raymondi, que recorrió el Perú en el siglo XIX, cree que la legua andina está en torno a los cinco kilómetros. Otro historiador, el norteamericano Richard E.W. Adams, en un trabajo minucioso realizado sobre el espacio de la cultura maya en Guatemala, concluye que una recua actual de mulas camina entre dos y tres kilómetros a la hora, pero que los tamemes (indios de carga) cubren la distancia de tres kilómetros en una hora, que es lo que tarda en hacer el mismo recorrido una persona que camina sola y a pie [6].

Zacatecas y los caminos de la plata

El descubrimiento de las minas de plata en Zacatecas, y poco después en Guanajuato, potenció enormemente el proceso de construcción de nuevos caminos. La nueva producción necesitaba caminos fáciles de transitar y seguros.

[6] En algunas descripciones sobre el estado de los caminos, igual que en los relatos de protagonistas donde cuentan su paso por aquellos lugares, se especifica si las leguas eran medianas o pequeñas. Debido a las dificultades de tránsito por los caminos, Alonso Enríquez de Guzmán diferencia las leguas de Castilla y las de América: «trescientas leguas de aquí que son quinientas de Castilla», escribe cuando habla de los caminos que van al Cuzco.

R.E.W. Adams, «Routes of communication in Mesoamerica: the northern Guatemalan highland and the Peten»; T.A. Lee and C. Navarrete Eds., *op. cit.*, p. 27.

Fue a finales de la década de 1540 cuando se inició la explotación de los yacimientos argentíferos de Zacatecas a escala comercial. En torno a la plata se desarrolló una sorda lucha por dominar las zonas de producción y controlar su comercio. Junto a la actividad mercantil, la explotación minera constituye uno de los rasgos definitorios de los capitanes conquistadores después de la ocupación de Tenochtitlán. Con ellos nacía la aristocracia de la plata. El desarrollo de la explotación minera fue el fruto de una estrecha conjunción entre los colonizadores y la corona. El veterano capitán Cristóbal de Oñate, asentado en el Real de Minas de Zacatecas tenía 34 sociedades de minas en explotación, 13 molinos de primera fundición, más de 100 esclavos y una iglesia para sus trabajadores.

La construcción de las carreteras hacia Zacatecas se habían iniciado inmediatamente después de haber descubierto las vetas del cerro de la Luz en 1548-1549. Las ciudades mineras actuaron como auténticos polos de comunicaciones; originaron las primeras rutas largas. A los lados de estas vías fue necesario establecer una red de presidios, para protección de los caminos y posadas, y pastizales para atender la población de arrieros.

La mayoría de las rutas mineras fueron creadas en la época colonial. Estos caminos se cuidaban poco; sólo en las proximidades de las ciudades el trabajo forzoso de los indígenas mantenía el tránsito en buen estado.

A la construcción de las carreteras siguió la protección de estas extensas rutas, que penetraban hacia zonas inhóspitas del norte, a través de regiones no pacificadas, como el territorio donde se asentaban los chichimecas, especialmente belicosos y que los españoles tardaron 50 años en someter. La necesidad de protección se impuso no sólo para el transporte del mineral desde los centros mineros de Zacatecas y Guanajuato, sino también para la población que vivía a su alrededor, como la mano de obra india, negra y blanca.

No fue fácil someter las tribus chichimecas y los ataques continuos de estos indios guerreros trajeron consigo un desgaste permanente de soldados, ya que fue preocupación fundamental de los virreyes durante la segunda mitad del siglo XVI mantener abiertos los caminos hacia Zacatecas.

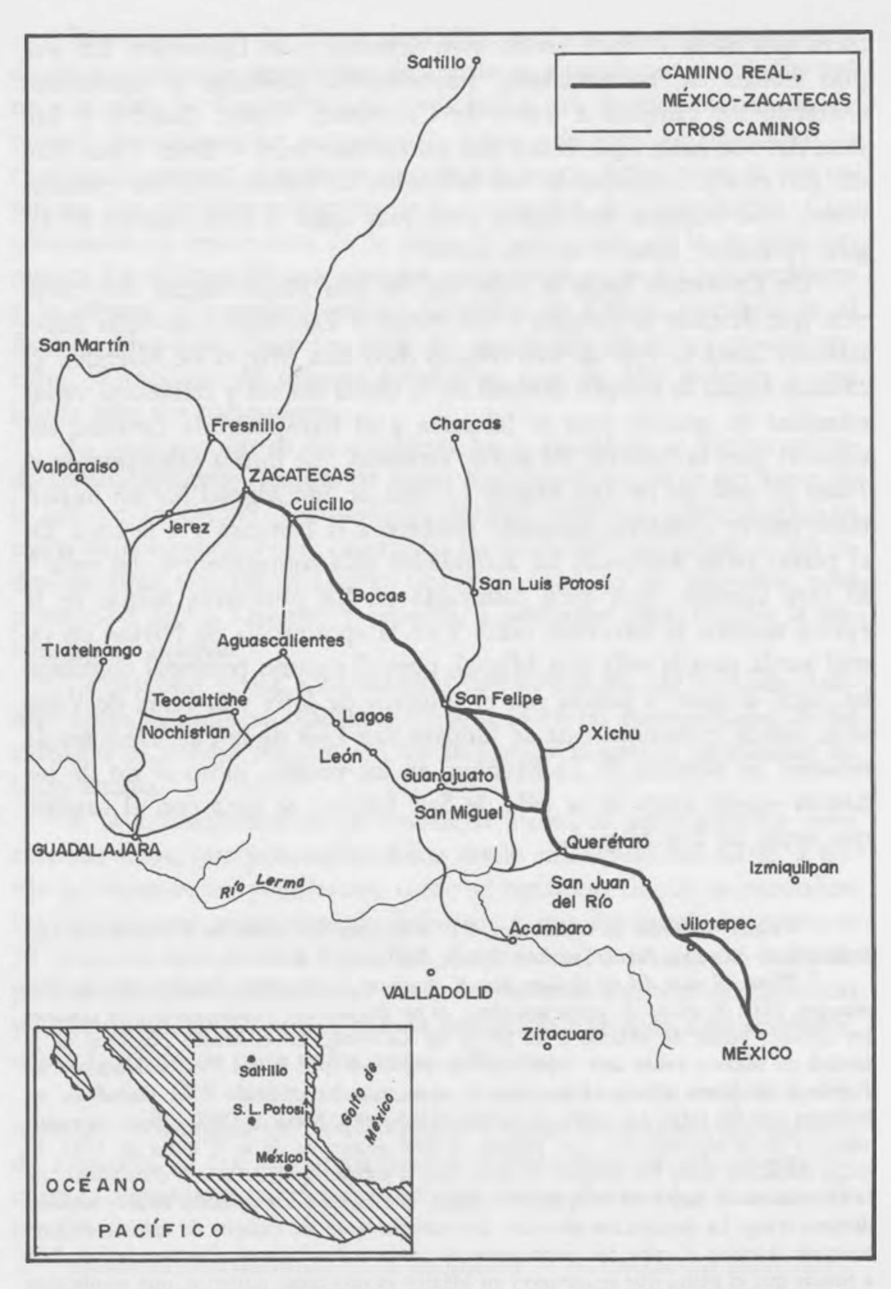
Desde el descubrimiento de las minas se establecieron rutas directas, para romper el aislamiento con los yacimientos de plata. La pri-

mera ruta hacia el norte estaba bien definida hasta Querétaro. Un amplio tráfico de comerciantes, funcionarios, soldados y misioneros cruzaban los caminos a través de Cuautitlán, Tepejí, Cambai y San Juan del Río hasta Querétaro, por un camino recto y llano [7]. San Juan del Río estaba comunicado con la ciudad de México por dos caminos reales; uno bastante pedregoso, pero más corto y otro distante 22 leguas «grandes», llano y fácil de andar.

De Querétaro hacia el valle del río San Miguel salían dos caminos, que después se dirigían a San Felipe y Zacatecas. Uno salía directamente hasta la villa de San Miguel (hoy San Miguel de Allende). El camino seguía la margen oriental de la ribera del río y atravesaba varias estancias de ganado para la labranza y el transporte de carretas, tan esencial para la minería del norte; estancias que ilustra gráficamente el *Plano del valle del río San Miguel.* La villa de San Miguel fue un importante centro carretero, dedicado también a la labranza y a la caza. En el plano están dibujadas las actividades más sobresalientes del valle [8]. El otro camino, muy bien historiado en los primitivos mapas de la época, tomaba la dirección norte y en la «portezuela de Nieto» un ramal partía para la villa San Miguel, pero el camino principal continuaba hacia el norte y pasaba por el «puerto» de Jofre y la venta de Villaseca, donde posteriormente se fundara San Luis de la Paz. Después de recorrer las llanuras de La Mohína, en las vueltas, junto al río de los Sauces —pero antes de la villa de San Felipe— se unía con el camino que venía de San Miguel.

[7] Vargas, «Relación de Querétaro», P.F. Velázquez Ed., *Colección de documentos para la historia de San Luis Potosí,* San Luis Potosí, 1897, vol. I, p. 32.

[8] *Plano del valle del río de San Miguel, desde sus fuentes hasta San Francisco de Chamacuero, 1580.* El plano de autor anónimo, es un documento fundamental para conocer los caminos reales de México a las minas de Zacatecas. En el Museo Nacional de la ciudad de México existe una copia que fue publicada por F. del Paso y Troncoso en *Papeles de la Nueva España.* Este plano o mapa, que ha utilizado P.W. Powell en un brillante estudio sobre *La guerra chichimeca (1550-1600),* México, 1977, difiere en varios aspectos de la reproducción que publica la Real Academia de la Historia en 1951. El mapa mexicano tiene los mismos dibujos, pero la calidad de la letra y la distribución de la leyenda en el mapa no es igual. Las líneas que marcan los caminos tienen también distinto trazo. La descripción pictórica del robledal y de los campos de cultivo difieren bastante. Aunque el valor del plano como documento histórico es el mismo, me inclino a pensar que el plano que se conserva en México es una copia posterior, que pierde algo de calidad y belleza si lo comparamos con el que publicó la R.A. de la H. en Madrid.



Caminos hacia el norte. Siglo XVI.

A partir de aquí, un solo camino continuaba para Zacatecas por el portezuelo de San Felipe, los Ojuelos (hoy Ojuelos de Jalisco), Encinillas, Las Bocas y Ciénaga Grande; hasta Ciénaga Grande cruzaba tres pasos difíciles y pantanosos. El primero estaba situado a la altura de la villa de San Felipe; desde Ciénaga Grande el camino avanzaba hacia el norte y a nueve leguas, en Cuisillo, se unía con otro camino que venía de Michoacán.

Las explotaciones mineras dieron origen a infinidad de caminos y senderos. Para resaltar los caminos en el sistema de comunicaciones, a partir de mediados del siglo XVII, los cronistas han acudido, una vez más, al elogio de los gobernantes, especialmente al virrey Mendoza, que además de impulsar el desarrollo económico prestó especial atención al mejoramiento del camino de Zacatecas en Jilotepec, Querétaro y San Miguel.

Cuando se hace el Plano de San Miguel en 1580, esta villa se había convertido en nudo de importantes rutas. Desde el puerto de Jofre, caminando hacia el norte, salía la trocha que, después de cruzar los territorios de Sichu y Jalpa, se adentraba en la Huasteca y provincia de Panuco. El camino que pasaba por la «portezuela de Nieto» se dirigía a la ciudad de México. Otros caminos eran los que salían desde San Miguel para Querétaro y Michoacán, con una ruta transversal hasta San Francisco Chamacuero.

Las comunicaciones con Guanajuato, en la parte central de México, presentaban dificultades especiales. Desde San Miguel partía el camino que, después de cruzar el río Santa Catalina, penetraba en el robledal que había entre San Miguel y las minas de Guanajuato y desde allí continuaba hasta el pueblo. San Miguel y San Felipe de Zacatecas estaban unidos por dos caminos. Uno seguía, como ya hemos visto, la margen oriental del río, y el otro conectaba con el camino San Felipe a Guanajuato en el valle del potrero de Jasso, una vez pasado el robledal. En Guanajuato, después de la apertura de las minas surgen, aunque más lentamente que en Zacatecas, vías de acceso a las principales rutas de la ciudad de México, Michoacán y San Miguel, que rompían el estrangulamiento producido por la falta de caminos. A mediados del siglo XVII estaba ya unido al camino real de México-Zacatecas por las rutas de San Miguel y San Felipe.

Debido a la reparación de los caminos que enlazaban Michoacán con los puntos avanzados del norte, mandado hacer por el virrey Men-

doza, en la década de 1550 entre Michoacán y Zacatecas había dos rutas abiertas. Los nuevos medios de transporte, aunque todavía rudimentarios, intensificaron los intercambios, no sólo los comerciales, sino también los humanos y culturales a través de estas rutas. Una tenía un largo recorrido por Valladolid, Zitacuaro, Cuitzeo, Acámbaro, Chamacuero hasta llegar a San Miguel donde se unía con el camino real de México a Zacatecas. La otra, que subía sobre las márgenes del río Lerma, pasaba cerca de las minas de Guanajuato y se desviaba a la izquierda hasta Lagos y Aguascalientes. En Cuisillo, a nueve leguas de Zacatecas, se unía con el camino de México «que es el encuentro de los caminos que vienen de México a Michoacán» [9]. Por estas vías Michoacán abastecía de alimentos a las minas del norte.

Para evitar los problemas de suministro de mercancías, los caminos que unían Guadalajara con Zacatecas, distantes 50 leguas por las travesías de las Reales Casas, quedaron trazados inmediatamente después de que comenzara la explotación de las minas.

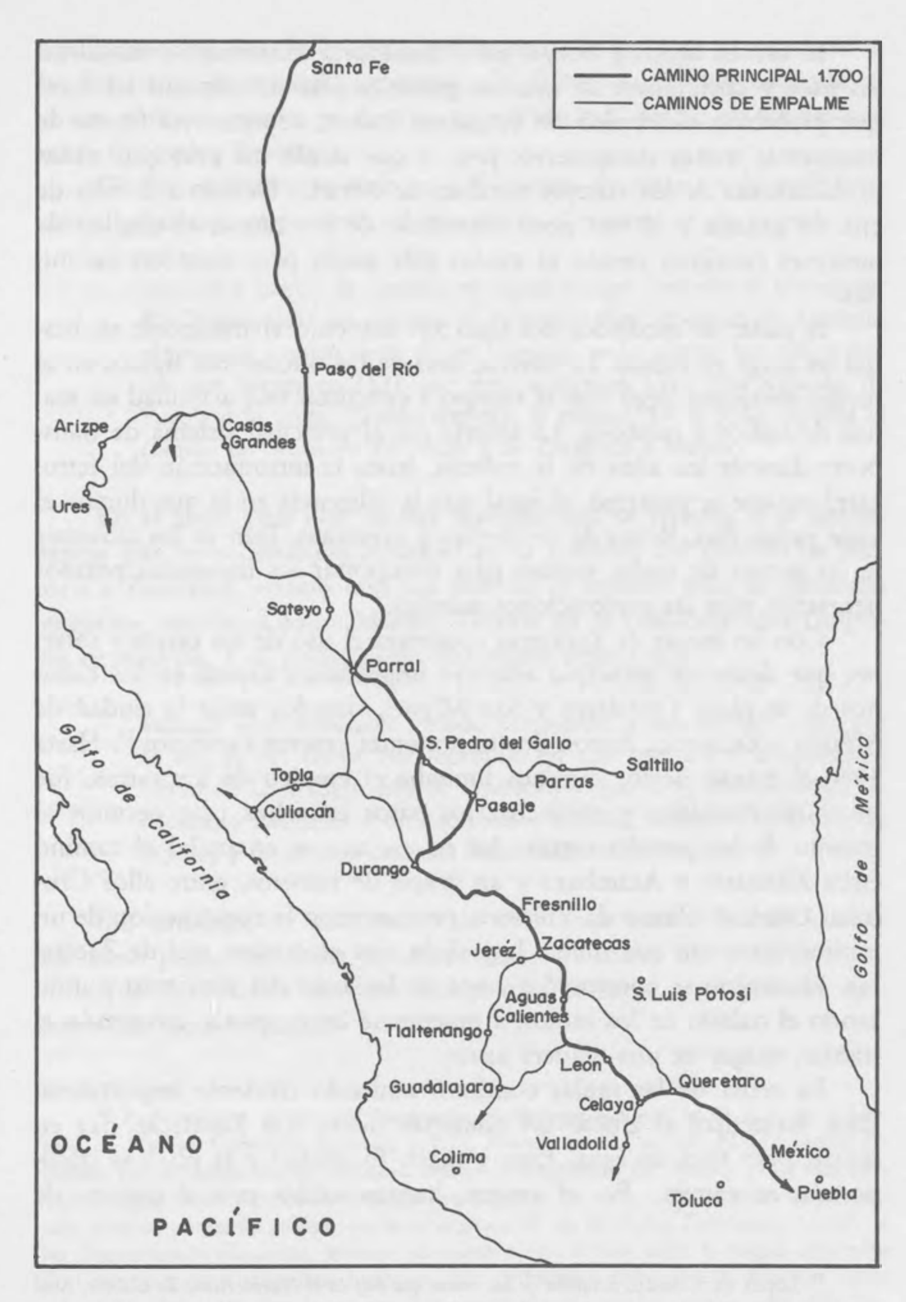
Los caminos que partían de Guadalajara para Zacatecas mantuvieron en los primeros años un intenso tráfico de mercancías por Nochistlán, Teocaltiche y Aguascalientes y desde aquí a Zacatecas.

Transporte y seguridad en los caminos mineros

La espalda del indio fue el medio de transporte básico en el México primitivo. Lo que no se llevaba por agua, se transportaba a cuestas de los tamemes, cargueros prehispánicos. Desde niños se acostumbraban a este oficio en que habían de emplearse toda la vida. Cuenta Clavijero que había «infinita gente dedicada a la carga». La carga era de unas dos arrobas y la jornada de cinco leguas, frecuentemente «por montes y quebradas asperísimas. Estaban necesitados de esta intolerante faena por falta de bestias de carga» [10].

[9] P. de Ahumada Samano, «Información sobre la rebelión de los indios zacatecas y guachichiles», *Colección de documentos inéditos para la historia de Hispanoamérica*, Madrid, 1927-1932, I, pp. 237-359. Importante y extenso documento de 1562 sobre los daños que los indios chichimecas y guachichiles causaban a los arrieros y carreteros.

[10] F.J. Clavijero, *op. cit.*, II, pp. 267-268.



Caminos del interior.

El uso de mulas y bueyes en el transporte contribuyó a modificar los usos y costumbres de muchas gentes y permitir cumplir las leyes que prohibían el empleo de cargueros indios, aunque esta forma de transportar nunca desapareció, pese a que desde un principio varias prohibiciones de los virreyes trataban de evitarlo. Debido a la falta de cría de ganado y al uso poco extendido de los carros, el empleo de tamemes continuó siendo el medio más usado para abastecer las minas.

A partir de mediados del siglo XVI aumentó el transporte en bestias de carga en recuas. La arriería, uno de los oficios más típicos en el medio mexicano llegó con el tiempo a constituir una actividad en manos de indios y mestizos. La arriería fue el principal sistema de transporte durante los años de la colonia, hasta la introducción del ferrocarril en que se postergó, al igual que la diligencia en la que duraba el viaje varios días, llenos de peripecias y aventuras. Pero ni los tamemes ni las recuas de mulas servían para transportar los materiales pesados necesarios para las explotaciones mineras.

Con las minas de Zacatecas comienza el uso de los carros y carretas, que desde un principio adquirió importancia capital en los caminos de la plata. Querétaro y San Miguel, situados entre la ciudad de México y Zacatecas, fueron dos importantes centros carreteros [11]. Hasta 1950 el estado de los caminos limitaba el empleo de los carros; fue necesario nivelarlos y ensanchar los pasos estrechos para permitir el tránsito de los grandes carros. Así en ese año se ensanchó el camino entre Zitacuaro y Acámbaro y un grupo de mineros, entre ellos Cristóbal Oñate y Alonso de Villaseca, promovieron la construcción de un camino accesorio que uniera Izquelpán con el camino real de Zacatecas. El camino se construyó a costa de las arcas del virreinato y utilizando el trabajo de los indios, a quienes se les prometía, terminado el trabajo, «pagar de una manera justa».

La recua de las mulas continuó teniendo creciente importancia. Ellas mantenían el grueso del comercio diario con Zacatecas, rica en minas, pero falta de agua, trigo y maíz. El azogue y la plata se transportaba en carretas. Fue el azogue, imprescindible para el proceso de

[11] López de Velasco, *Relación de las minas que hay en el Nuevo Reino de Galicia*, Real Academia de la Historia de Madrid, 12-18-3, núm. 16, documento II, 2 fols.

amalgamación, una de las mercancías que más ingresos proporcionó a los carreteros, aparte del cargamento de plata que, una vez acuñada en el sur, partía de nuevo en carretas para Veracruz, donde era embarcada en la flota para España.

Tradicionalmente se atribuye a Sebastián de Aparicio, lego franciscano, haber sido el primero en introducir el transporte en carretas.

> Imposible hablar de carretas en aquel tiempo —escribe el historiador P.F. Velázquez— sin recordar al venerable fray Sebastián de Aparicio, el primero a quien antes de ser religioso, se las vieron los indios tiradas por bueyes en 1531 que vino a México. Con ellas traficaba de Puebla a la costa. Conduciéndolas él mismo, hacia 1548 recorría el camino de México a Zacatecas y de Zacatecas a México.

En el siglo XVIII dos ilustres historiadores se refieren a la importancia que tuvo Sebastián Aparicio en la apertura del camino de México a Zacatecas. «Abrió con sus carretas el camino para su opulento negocio», escribe el padre Murillo Velarde en su conocida obra *Geografía de América.* Y el padre Pablo Beaumont refiere que

> estando aquel venerable prelado persuadido, y con verdad, a que por el uso de los carros que introdujo en este continente el expresado siervo de Dios (Sebastián de Aparicio) y que él mismo conducía de México a Zacatecas y de Zacatecas a México, se habían allanado los ásperos y escabrosos caminos hasta entonces inusitados.

Sin embargo, un documento de 1575 menciona a Pascual Carrasco como primer inventor de carros «con los cuales fue y abrió el camino de Zacatecas e de otras minas más adelante, y el primero que con ellos fue a Veracruz» [12].

[12] P. Beaumont, *Crónica de Mechoacán*, manuscrito que está en la R.A. de la Historia de Madrid, Colección Boturini, y P.W. Powell, *op. cit.*, p. 157. El documento expedido por el virrey Martín Enríquez recoge el testimonio del propio padre Carrasco que se autoproclama haber sido «el primer inventor de *carros*». Si hacemos una distinción técnica, poniendo cuidado en la descripción de las pequeñas diferencias, a nivel de las disquisiciones filosóficas, pudiera no existir contradicción entre la propia confesión de Carrasco y los testimonios históricos que atribuyen a Sebastián de Aparicio haber sido el primer constructor de carretas. Los carros, al igual que las carretas, eran vehículos

El crecimiento y proliferación de arrieros y carreteros, que se dedicaban a la venta ambulante, preocupó temporalmente a las autoridades. Está claro que las limitaciones que se impusieron a carreteros y propietarios de recuas respondían a esta preocupación. Estaban obligados a obtener una licencia y vender las mercancías al precio fijado por el alcalde mayor de la región. Tenían prohibido vender vino a indios y negros, bajo la pena de 100 pesos en oro fino. El descontento general de los indios, que protestan contra los abusos de los viajeros, obligó al virrey Luis de Velasco a no permitir que viajeros, arrieros o carreteros permaneciesen más de tres días en los pueblos, para evitar que las mulas y bueyes pastasen en las huertas y maizales de los indios. Pese a éstas y a otras regulaciones, destinadas a proteger de la usura de arrieros y carreteros a los indios que vivían a lo largo de los caminos, continuaron los excesos ante la escasez de vigilancia propia disponible en los caminos.

Sucedía también que en torno a Zacatecas se movía en los siglos XVI y XVII un importante comercio clandestino. Al llegar la flota al puerto de Veracruz, salían de allí cachupines y extranjeros con recuas cargadas de ropa y otros productos para las reales minas de Zacatecas, San Luis y Guanajuato, donde los vendían a menos precio con el fin de cambiarlos por plata en pasta, sin marcar. Se volvían y la embarcaban en la misma flota, defraudando el derecho del quinto.

Contra este comercio los virreyes publicaron dos importantes ordenanzas en 1621, prohibiendo que «extranjero o cachupín que haya venido en la flota» pueda vender mercancías en las reales minas. Prohibían también que recuas salidas de Veracruz pudieran aproximarse a 15 leguas en territorio de las minas [13].

Una de las grandes preocupaciones de los virreyes en esta etapa histórica fue la de mantener abiertos y seguros los caminos que iban a los centros mineros, donde se había concentrado la población de españoles más numerosa después de la ciudad de México. El camino México-Zacatecas, por el que las carretas marchaban habitualmente

de dos ruedas. Los carros, de mayor tamaño que las carretas, se empleaban para carga pesada y necesitaban dos yuntas de bueyes; sin embargo, las carretas eran tiradas por una pareja. La *Información* de Ahumada Sámano de 1562, a la que nos hemos referido anteriormente, distingue entre las carretas y los carros, no así el padre Beaumont.

[13] Cachupín, con que se motejó posteriormente a los españoles, designaba a los pasajeros de las flotas, pero se aplicaba también a los recién llegados.

agrupadas formando carreterías, fue escenario frecuente de matanzas de indios y españoles a manos de las tribus chichimecas y guachichiles, que tenían tomados los caminos donde

> han robado muchas cuadrillas de carretas y carros y arrías que venían cargadas de bastimento y mercaderías y han muerto la gente que con las dichas carretas e carros y arrías venían y los han robado y destruido en que habrán muerto más de doscientos españoles e más de dos mil indios amigos tratantes que venían a las dichas minas [14].

Dice Juan de Herrera que los chichimecas se desnudaban para pelear y se mostraban golosos de la carne de vaca y del buen parecer con los vestidos. Según la *Información* de Ahumada Samano, los caminos estaban muchos días desiertos, sin pasajeros, por falta de seguridad, y al no poder abastecer los mercados de los centros mineros subían los precios por la carestía de los productos. El quintal de harina, que valía cuatro pesos oro, pasó a costar ocho y diez pesos y la fanega de maíz pasaba de valer seis pesos oro en tiempo de abastecimiento normal a costar seis y siete pesos. Debido a la mala situación de los mercados «se murieron mucha cantidad de mulas que andaban en el beneficio de la plata e despoblaron mucha cantidad de indios del servicio de las minas», como refiere Ahumada Samano.

Pedro Martínez, alcalde mayor de la villa de Panuco, es el autor de la *Descripción de la villa de Panuco* en el siglo XVI; viajero de aquellos caminos, hace alarde de conocer bien los escenarios de la actuación de los chichimecas. De ellos dice que son

> gente traidora y sin fe, que nunca la han guardado ni saben cumplir la palabra de no hacer daño; y cuando alguna vez han dado palabra de no hacer daño, no la han cumplido, aunque por obligarles más, les han dado muchas veces maíz y otras cosas de comer, las cuales reciben, y en acabándolas de tomar, vuelven a saltear y matar como antes.

En otra *Relación* de la época se dice de ellos que «no dan ni toman razón».

[14] P. de Ahumada Samano, gobernador del Valle en Nueva Galicia, *op. cit.*, pp. 246 y 251-253.

La presencia de estos indios violentos en los caminos obligaba a viajar con la protección de soldados, y si no había soldados iban dos jinetes armados con cada carreta.

La seguridad de los caminos estaba encomendada a cuerpos armados de carácter local privado, y de muy escasa eficacia: jinetes a caballo armados con arcabuces. La primera tentativa de abordar el problema con medidas prácticas se debe al virrey Velasco, después de que en 1551 los guachichiles atacaran una caravana de 30 carretas con mineral de plata, propiedad de Oñate y de Diego de Ibarra. Después de robar la mercancía, mataron al conductor, a cinco indios y a dos negros. Dispuso entonces la fundación de San Miguel —primer pueblo de indios amigos en la gobernación de México— y San Felipe. Eran las primeras colonizaciones con fines defensivos y de protección. Al poco tiempo se fundó la villa de la Asunción de Aguascalientes y Santa María de los Lagos, también para la defensa.

La seguridad de las comunicaciones entre México y Zacatecas fue la más atendida personalmente por los virreyes. Estuvo orientada a crear presidios o fuertes en los caminos para el acantonamiento de soldados. Los primeros fuertes —que después se extenderían por todo el virreinato— se levantaron en torno a 1570 entre San Felipe y Zacatecas, entonces la zona más peligrosa por la proximidad de guachichiles y chichimecas. Se construyeron por mandato del virrey Martín Enríquez, para seguridad del comercio y de los pasajeros que se dirigían a los centros mineros de Guanajuato, Zacatecas y otros pueblos cercanos. Aunque los soldados de los fuertes poco a poco van relevando a los jinetes armados, éstos no llegaron a ser sustituidos en su totalidad.

Los presidios no terminaron de acreditarse porque tropezaron con las deficiencias de una mala organización. A finales del siglo XVII el problema de la seguridad de los caminos se había agudizado y eran incapaces de garantizar la protección en las principales rutas.

Con la planificación de la construcción de fuertes se habían diseñado también las bases de la defensa y fijado las normas concretas para la protección de los caminos. Se dispuso que cada caravana de carros llevara un castillete de madera, resistente a las flechas para la seguridad de los viajeros. Los soldados estacionados en los presidios servirían de escolta a estas caravanas de vehículos y viajeros hasta el fuerte más próximo; y así hasta finalizar el viaje. A impulsos de las acciones bélicas de los chichimecas y de las presiones de los dueños de las minas,

los virreyes habían acordado una serie de medidas para tutela de las comunicaciones; pero en realidad no hacen sino incorporarse con retraso a la reacción iniciada años antes por los dueños de las carretas que ya habían organizado su propia defensa. Además, el sistema de presidios fue tardíamente puesto en vigor, después de 20 años de guerra con los chichimecas.

En los pueblos fronterizos con las tribus chichimecas se construyeron iglesias conventuales fortificadas, con almenas, donde también se refugiaban los vecinos. Ejemplo típico de esta clase de conventos es el de Yuririapúndaro, que mandó construir el agustino Diego de Chávez, en cuya fachada se conservó durante largo tiempo una pequeña estatua de San Nicolás de Tolentino, marcada con las flechas, huella de los asaltos.

En torno a 1570, bajo el mandato del virrey Martín Enríquez, se levantaron los fuertes de los Ojuelos –hoy Ojuelos de Jalisco– y el de Portezuelo, entre San Felipe y Las Bocas. Varios años antes, Pedro de Ahumada Samano, gobernador del Valle, montó a su costa una guarnición de soldados en Cuisillo, a nueve leguas del centro minero de Zacatecas y cruce de los caminos que subían de México y Michoacán. Puso allí diez hombres de a caballo, bien armados, para asegurar el abastecimiento de Zacatecas. Así mismo estableció otra guarnición en la estancia de Caín, camino de las minas de San Martín. El gobernador Ahumada estableció las guarniciones a petición del virrey Luis de Velasco, quien «con gran calor e insistencia se le encargaba saliese al remedio e pacificación ofreciendo de mandar proveer de todo lo necesario con brevedad».

Con posterioridad a los fuertes de los Ojuelos y Portezuelo, Juan Domínguez construyó tres presidios más en el camino de San Felipe a Zacatecas: los de Bocas, Ciénaga Grande y Palmillas [15]. La mayoría de los presidios estaban en la ruta de México a Zacatecas, principal arteria de comunicaciones mineras. Había presidios que no daban escolta, por

[15] En el *Plano del valle del río San Miguel* están perfectamente señalados los fuertes de Portezuelo, Ojuelos y el de Bocas. También se pueden localizar en el mismo *Plano* los fuertes de Jofre, Santa Catalina y valle del potrero de Jasso. Para situar correctamente el resto de los presidios, tanto en el camino de México a Zacatecas, como en otros caminos, es muy útil la *Descripción de Nueva España y de sus provincias*, de 1691, corregido en el siglo XVIII por el padre Beaumont.

estar fuera del camino real y sus funciones se limitaban a llevar correspondencia.

Además de Martín Enríquez que en 1570 inició el establecimiento de un sistema de presidios en la zona central para reprimir las incursiones chichimecas en la construcción de guarniciones dejan también huella profunda otros virreyes en los siglos XVII y XVIII, como el duque de Linares que en 1711 estableció el de Santiago de Mapimi con 25 soldados.

La condición del soldado en los presidios

Sobre el telón de fondo de los presidios, directamente relacionado con los soldados, se encuentran los aspectos que afectan a situaciones vitales del hombre, entre las que figura en primer término la cuantía de la soldada. Con anterioridad a la regulación del sistema de presidios, los propietarios de los convoyes organizaban por su cuenta la escolta de protección. Como los jinetes armados no tenían una remuneración definida —y en cualquier caso los acuerdos fueron letra muerta— se recompensaban con el botín capturado a las tribus guerreras. Pero no eran sólo los escoltas privados los que no tenían asignado un jornal, pues no era mejor la condición de los soldados que estaban destinados en los presidios al servicio de los viajeros. Tenían que comprar los caballos, arcabuces, municiones y pólvora.

Debido a la situación precaria en que vivían los soldados, los capitanes de la villa de San Felipe, desafiando las prohibiciones legales, obligaban a los carreteros —que ya traían su escolta de protección— a recibir los servicios de los soldados de la guarnición a cambio de 40 o 50 pesos. Uno de estos carreteros violentados se dirigió al virrey denunciando la violencia de los capitanes y pidiendo que le dejaran pasar libremente con sus carros, sin obligarle a tomar soldados del presidio.

Este hecho, que denuncia una situación ambiental, no se resolvió y proyectó su acción nada ejemplar hasta el siglo XVIII. El brigadier Pedro Rivera, que a finales de la segunda década del siglo XVIII recorrió 3.082 leguas «sobre caminos apenas trazados» para visitar los presidios de las provincias interiores, denuncia el estado lamentable de los soldados «presidiales que vivían miserablemente, sin instrucción militar, mal armados, peor vestidos, víctimas siempre de la rapi-

ña de sus jefes que los explotan». Habla de continuos abusos de los comandantes, «que emplean a los soldados en cuidar y atender sus fincas particulares» y vendiéndoles «a muy altos precios los alimentos y vestidos». Comenta en un lenguaje realista «las rivalidades constantes entre los grupos de los presidios», a causa de las misiones de protección que debieran hacer «y que todos querían pasarla al vecino». Dedicados a escoltar el paso de las carretas, «no cumplían con su obligación y se entretenían en diversos vicios por lo que estaban muy endeudados».

En la disgregación del organismo militar que muestra el *Diario y derrotero* del brigadier Rivera existe un fondo análogo a los vicios arraigados que se hicieron crónicos y que la república heredó de la administración colonial.

La nota de la corrupción culmina en el informe sobre el presidio de Nayarit: «Carecía aquella guarnición de todo lo necesario, así para el vestuario y alimento como para lo prevencional que correspondía a su defensa, siendo el número de soldados, que aquella guarnición componía, mucho menor que el que el rey pagaba».

La *Relación* de otra visita a los presidios, 40 años después, siguiendo un itinerario parecido al del brigadier Rivera, no acusa diferencias fundamentales. La situación no había mejorado y el tono de la acusación se hace más intenso. El reglamento de presidios de 1729 trataba de evitar las arbitrariedades de los comandantes y enmendar los vicios denunciados por Rivera, por lo que se regulaba la venta del vestuario y alimentos para los soldados [16].

[16] P. de Rivera, *Diario y derrotero de lo caminado, visto y observado en el discurso de la visita general de presidios situados en las provincias internas de Nueva España... en 1724-1728*, Madrid, 1945. Es una pieza muy valiosa para reconstruir los caminos y fuertes en el norte del virreinato. El académico Primo Feliciano Velázquez publica en la *Historia de San Luis Potosí*, Madrid, 1947, vol. II, p. 457, un mapa de la Sierra Gorda donde se señalan los presidios que había en una amplísima zona que incluye Querétaro, Guanajuato, San luis Potosí, Nuevo Reino de León, provincia de Cohauila, Esmiquilpa, Zimapán, Meztitlán, Colonia del Nuevo Santander hasta Texas. También figuran en este mapa de 1792 los caminos encargados a la protección de las compañías de milicias. Está muy bien marcado el camino que seguían las tropas de José de Escandón, marqués de Sierra Gorda, natural de Soto de la Marina en la montaña de Burgos, que se estableció en Querétaro en 1721, al mando de una compañía de milicias que tenía encomendada la protección de los caminos en las inmediaciones de la Sierra Gorda.

Las ventas en los caminos

Complemento de los caminos, en el transporte interior terrestre, fueron las ventas, posadas y mesones. En los mapas y planos de los siglos XVI y XVII pueden verse gran número de ventas.

Entre las primeras medidas de Hernán Cortés destaca muy en primer plano la preocupación por los caminos y las posadas. Estas posadas o ventas, habitualmente regentadas por indios y estancieros, servían a varias finalidades; proporcionaban, especialmente, descanso y alimento a los viajeros. No necesitaban grandes obras de fábrica. Había también ventas-fortalezas, especie de guarniciones fortificadas y posadas en los conventos.

Fue preocupación de los gobiernos establecer ventas en los caminos que cruzaban despoblados, para acomodar a los arrieros. De hecho las ventas hacen del espacio geográfico un factor de permanente servicio al viajero. El tráfico y comunicación entre Veracruz y la capital del nuevo reino estimuló la presencia de posadas en el camino. Después con el ritmo creciente de tráfico y comercio se concedieron muchas licencias para las ventas que deberían bordear los caminos, para prevenir que los indios sufrieron daños en sus tierras.

La primera instrucción o reglamento de las ventas es de Cortés, y presenta algunos hechos curiosos para la historia económica de México. Se preocupó de cuidar que los cerdos y las gallinas no molestasen a los caballos en las caballerizas de las posadas, y que no se desperdiciase el maíz. «Mandamos, dice Cortés, que en las dichas ventas tengan buenos pesebres e limpios e juntos por manera que no se pueda caer el maíz.» Exige a los venteros que el pan de maíz hecho en tortillas sea bueno y esté bien cocido. Señala los precios que han de tener los pollos, conejos, perdices, codornices y la carne.

Las ventas imprimieron su huella en los viajeros, que nos han dejado en las crónicas y relatos auténticos testimonios de las costumbres de la época. Los viajeros advierten el ambiente del cambio en los usos sociales a través de las ventas, en las largas veladas a la luz de un farol. Esto ocurre en el relato del italiano Gemelli Carreri, que habla también de las condiciones y carencias generalizadas de estos aposentos. Carreri en *Viaje a la Nueva España*, a finales del siglo XVII, cuenta que en el camino de Veracruz a México pernoctó en una venta donde no encontró qué comer ni para él ni para los caballos, y para mayor des-

gracia «los perros y los ratones hambrientos no nos dejaban dormir; y fue menester colgar en lugar alto las botas y los zapatos a fin de que no los pillaran». Se refiere también a los venteros ociosos, portadores de un estilo de vida propio; el de la venta del camino a Veracruz «era un español macilento y desnudo que llevaba allí vida de anacoreta, con tal de no servir a nadie».

La venta de la Rinconada, paso obligado por la ruta de Jalapa a Veracruz y una de las ventas con más historia, era incómoda, con mal alojamiento, sin agua y escasez de provisiones. La escasez de alimentos fue una deficiencia que padecían todas las ventas, según Panes, ingeniero militar del siglo XVIII y buen conocedor de los caminos mexicanos.

De las ventas que había a finales del siglo XVII entre Acapulco y la ciudad de México también habla Carreri: «En la venta de Atajo», escribe, «compuesta de cinco cabañas cubiertas de paja y rodeadas de empalizadas, toda la noche me chuparon allí la sangre una legión de mosquitos». La responsabilidad del mal estado de las ventas y posadas la tenía la falta de vigilancia del gobierno.

En el manuscrito del ingeniero Panes, de 1783, sobre el camino real de Veracruz a México, se presta especial atención a las ventas y posadas. «Las pocas que hay», escribe Panes, «son sumamente incómodos, sin capacidad y sin comestibles»; propone construir varias ventas, lamentando que en un reino como México, en un camino tan frecuentado, donde se expone muchísimo dinero, no haya ventas. Por falta de ventas se daba el caso insólito de que en los traslados de presidiarios con destino a Lima y Cuba, como no había en las ventas de camino donde encerrar a estos hombres, se había introducido la costumbre de «obligar a los indios del pueblo inmediato a la venta del tránsito, que vengan a ella y traigan leña de pino, para mantener hogueras y velar ellos por la noche la custodia de los presidiarios, sin estipendio alguno», como cuenta Panes; si algún penado huía se procedía contra los indios.

Camino real de Veracruz a México

Antes de que Hernán Cortés desmantelase la organización de los aztecas por la conquista del siglo XVI, ya era importante la ruta Vera-

cruz-México. Comerciantes, soldados y recaudadores de tributos transitaban por ella. Adquirió todavía más importancia con los españoles, con un alto índice de paso de arrieros y carreteros. Entre el puerto y la capital pasaban la plata de la Nueva España y las mercancías procedentes del comercio sevillano. Fue la primera ruta y la más importante de la colonia de México y la mejor atendida por el reformismo borbónico.

Este camino, que unía a México por el oriente, fue el más cuidado y renovado de los caminos que cruzaban el reino, ya que a lo largo de los siglos XVI y XVII sirvió como gran arteria para el camino ultramarino y como vía troncal del comercio interno.

Veracruz, adonde iban a parar las flotas, fue en el siglo XVI sede temporal de los comerciantes españoles y en el siglo XVIII importante centro político y económico. Veracruz durante la época colonial sólo cobraba vida una vez al año, cuando llegaba la flota española. Entonces llegaban a la ciudad los comerciantes españoles de todo el reino, acompañados de sus arrieros. Con la flota llegaba la mano de obra, que abandonaba la ciudad una vez terminado el trabajo.

La ciudad, habitada más por negros y mulatos que por españoles, estaba edificada en un lugar pantanoso, con un clima sofocante; no era sitio apto para una larga permanencia, pese a que en Veracruz se recibían las mercancías que llegaban de España y también se cargaba el dinero de retorno. En el siglo XVII Vázquez de Espinosa la describe como «caliente, húmeda y enferma» [17].

La ciudad, fundada por orden de Cortés en 1523 en las riberas del río de la Antigua, fue abandonada por los estragos que hacía la fiebre, así como por las dificultades que presentaba para el desembarque de las mercancías. En 1599 el conde de Monterrey fundó la Nueva Veracruz que se conserva hoy con este último nombre. Por su posición y por el sistema administrativo de la colonia, se convirtió en la primera ciudad comercial de México. En el siglo XIX la enfermedad del *vómito* fue el terror de los extranjeros y de los nacionales nacidos fuera de Veracruz.

El camino de Veracruz a México cobra también importancia porque fue el itinerario que en otro tiempo siguió Cortés y era el camino

[17] A. Vázquez de Espinosa, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Madrid, 1966, p. 93, y J. de Salinas en *Chorographia de Indias*, A.G.I., Indiferente, 2528, fol. 146. En la descripción que hace del camino de México a Veracruz, dice que los españoles que tienen que viajar a España esperan en Jalapa hasta la hora de embarcar «a causa de ser enferma», 5 de noviembre de 1724.

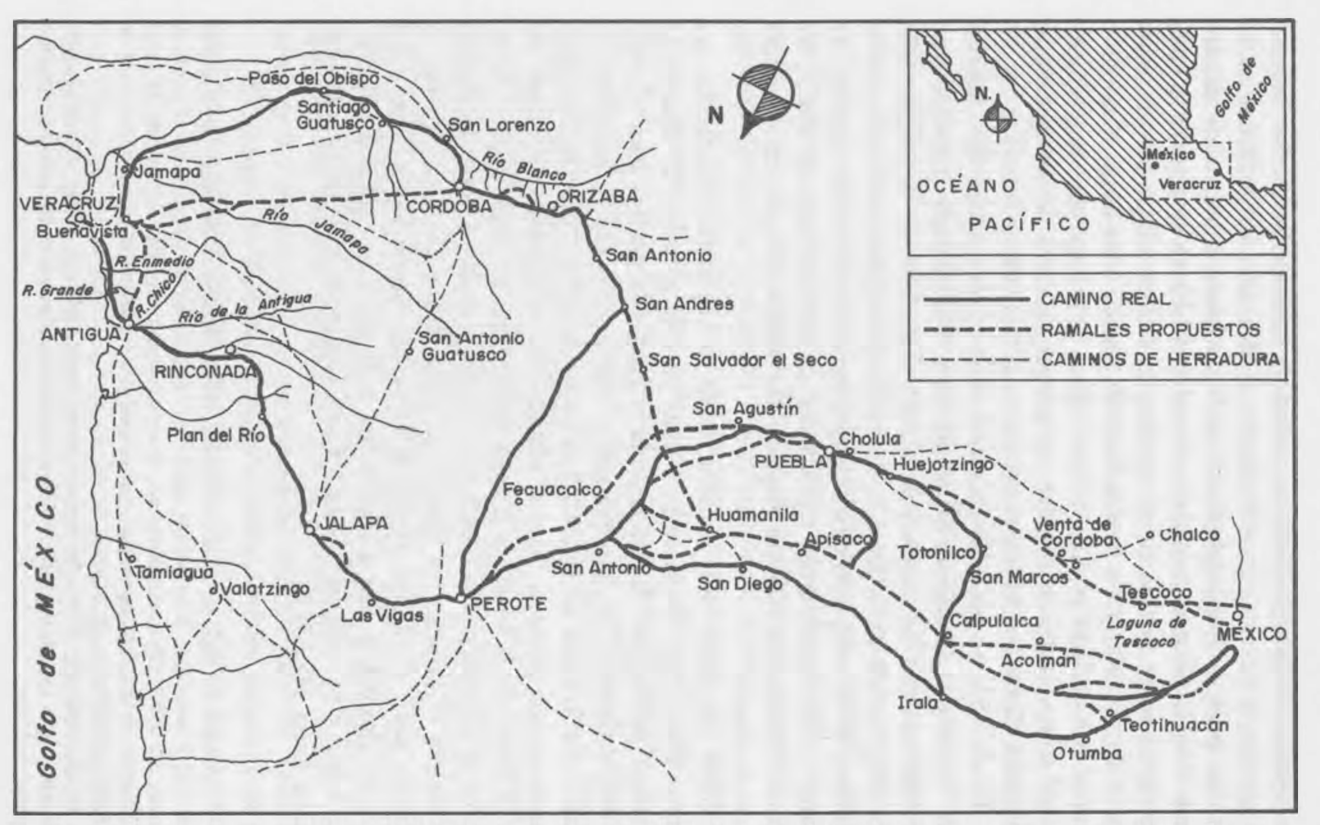
que seguían los virreyes hasta la ciudad de México, en medio de grandes agasajos y festejos. Las 100 leguas de distancia las recorrían en 16 jornadas, pero el viaje, debido a las detenciones, duraba más de dos meses. Para la primera jornada le enviaba el obispo de Puebla la litera después de tener noticia de su arribo. En Perote recibía 40 mulas de carga y 25 de silla, y en Puebla hacía la parada más larga, ocho días. Aunque este camino es diez o doce leguas más largo que el que utilizan los comerciantes se dispuso así porque, además de ser el camino que siguió Cortés, se buscó el camino más poblado y más fácil [18].

Desde 1531 se hicieron esfuerzos serios para mejorar los caminos entre Veracruz y la capital. Se repararon y establecieron posadas, aunque estas mejoras no cambiaron mucho el carácter de la antigua ruta. Años después, en 1590, Juan B. Antonelli quiso plasmar la orientación definitiva de la ruta, comenzó la construcción del nuevo camino. Se llevaría a cabo empezando en la venta de Butrón hasta la ciudad de México. Propone un camino amplio, con separación para carros y para recuas de mulas.

Salvo en partes muy aisladas, hasta la cuesta de Chucamán, era camino llano, con abundantes pastos para el ganado. El camino se construye por lugares donde abunda el agua y la madera para el servicio de las carretas. En algunos pasos más pantanosos se hicieron calzadas. Entre la renta de Butzón y la cuesta de Chucamán fue necesario levantar cuatro puentes. Aquí se abandonaba el camino viejo, para tomar la ladera de la barranca y dejar construido un camino llano. Continuaba el camino por la cuesta de Aculcingo donde a pesar de algunas dificultades el camino era llano, con abundancia de agua y pastos. A partir de aquí, el camino seguía la falda del monte hasta llegar a los llanos de Zumba, a salir a Amacoque y de allí a la ciudad de Puebla. Aquí tomaba el camino carretero hasta Guelocingo desde donde continuaba hasta México [19].

[18] *Derrotero del viaje que hacen los Excmos. Señores Virreyes de este reino. Jornadas e su disticto [sic] y ceremonias de su entrada hasta llegar a la ciudad de México desde el puerto de Veracruz, año 1760*, Biblioteca Nacional, Sección manuscritos, Ms. 12975, 20. El autor del Derrotero es un fraile capuchino que lo envió al convento de padres capuchinos de San Antonio del Prado, en Madrid.

[19] J.B. Antonelli, «Plano del camino de Veracruz a México, 1590», *Mapas españoles de América, siglos XV-XVII*, Madrid, 1951. Acompaña al plano la descripción del camino que proyecta hacer.



Camino de Veracruz a México, por Jalapa-Perote y por Córdoba-Orizaba, con los ramales propuestos por Diego Panes y Abellán. 1783.

Camino real de Veracruz a México y el reformismo borbónico

Uno de los sectores más afectados en América por el reformismo borbónico fue el de los caminos. Entre las consecuencias derivadas de aquel impulso, cabe señalar, por un lado, el fortalecimiento del comercio y por otro la mejora y construcción de nuevos caminos.

El viaje entre el puerto de Veracruz y la ciudad de México tenía la gran dificultad de ascender a la meseta central a través de los varios caminos de herradura. En los primeros tiempos de la colonia los transportes de mercancías se hacían en bueyes, y siempre por Jalapa y los llanos de Apán. A finales del siglo XVIII los consulados de México y Veracruz construyeron las carreteras de Jalapa y Orizaba. La rivalidad entre ambas ciudades, además de favorecer la apertura de los caminos, pone de manifiesto una faceta reveladora: descubren el trasfondo económico de las relaciones de las dos importantes ciudades.

Los comerciantes de Veracruz, que poseían tierras en Jalapa, favorecieron la construcción del camino por esta ciudad. El comercio de México, en cambio, quería el camino por Orizaba y Córdoba. A esta peculiar situación, no exenta de peripecias, se debió que el consulado de Veracruz construyera el camino de Puebla a Veracruz por Perote y Jalapa; y el consulado de México abriese a su cargo la carretera que bajando las cumbres de Acultzingo une Orizaba y Córdoba con México y Veracruz. El camino por Jalapa descendía hasta la Antigua y a principios del siglo XIX el consulado de Veracruz concluyó la obra. El consulado de México varió el trazado inicial a petición de la ciudad de Córdoba.

El camino carretero de Orizaba-Veracruz comienza en el pueblo Ingenio —que debe su nombre a un antiguo trapiche para moler caña de azúcar— y va hacia las cumbres de Acultzingo; continúa a Puente Colorado a más de 2.000 metros sobre el nivel del mar, y de allí a Cuesta Blanca, donde se alcanza el camino de la meseta central. Sigue después hasta Córdoba, por terreno difícil, lleno de barrancas, por donde solamente son posibles las comunicaciones entre los pueblos pequeños por medio de veredas. Continúa por paso del Macho, paso de la Soledad, la Purga y Veracruz.

Entonces el camino por Jalapa, partiendo de México, se hacía por la venta de Córdoba, serranía de Riofrío, Puebla, Ojo del Agua, Perote, las Vigas, la Joya, Jalapa, paso de Ovejas, San Juan y Veracruz.

Al final de la época colonial las exigencias de mejores comunicaciones obligaron a los virreyes Mayorga y Matías Gálvez a planificar nuevamente algunos caminos. Bajo el gobierno del virrey Iturrigaray el consulado de Veracruz se responsabilizó de la reparación del camino principal entre Perote y el puerto. Entre 1803 y 1811 se invirtieron cerca de tres millones de pesos en los caminos, gracias al dinero obtenido en préstamo del consulado de Veracruz. Dinero que había sido negociado a un interés del 5% con la garantía de la recaudación de peaje, y así quedaba hipotecado el tramo comprendido entre Perote y Veracruz.

Estos caminos, a pesar de las deficiencias, estaban bien trazados en algunos pasos difíciles, como la subida de Jalapa a Perote por un lado y el tramo de Acultzingo y Riofrío, así como el camino carretero a Orizaba, que seguía de paso de Macho hasta la falda de la unión entre la cordillera del Chiquihuite y el cerro de los Micos, ascendiendo la montaña en zigzag. «El camino», dice un viajero francés, «por el cual se asciende a la montaña, es muy hermoso y atestigua la habilidad y el cuidado con que los españoles construían sus principales vías de comunicación».

Después de la guerra de la Independencia la importancia de Jalapa decreció, debido a que el tránsito de arrieros y carreteros se desvió por la ruta de Orizaba que recorría ciudades más pobladas.

Nuevo trazado del camino por el ingeniero Diego Panes y Abellán

El camino real de Veracruz a la ciudad de México, que desde los últimos años del siglo XVI venía siendo objeto de estudios y proyectos, buscando rectificar algunos trazados difíciles de la ruta primitiva, ahora en el siglo XVIII se acentúa aquella atención al camino central mexicano más importante.

La corona tenía interés en mejorar los caminos utilizados por la tropa: liberar a los soldados de «pasos peligrosos de ríos y caminos», particularmente desde Perote a Veracruz por Jalapa y desde el pueblo de San Andrés por las villas (Orizaba y Córdoba) hasta Veracruz.

Entre 1750 y 1782 hay varias ordenanzas que aluden a la insuficiencia del sistema de comunicaciones entre el puerto de Veracruz y la capital, mientras reiteran que se eviten los pasos peligrosos.

El puerto de Veracruz y la ciudad de México estaban comunicados a través de dos importantes rutas. Una iba de Veracruz a México por Jalapa y Perote. La otra, desde Veracruz pasaba por Córdoba y Orizaba. Estas dos rutas del camino real eran las más frecuentadas del reino, constantemente cruzadas por centenares de recuas y carretas. Con la llegada de la flota a Veracruz y las ferias posteriores durante varios meses, se desarrollaba una increíble actividad en todo el país. Al arribar a Veracruz en 1776 la última flota —llamada de Antonio de Ulloa— más de 14.000 mulas y centenares de carretas cargadas salieron hacia el puerto de Veracruz.

Las carretas cargadas con las mercancías tardaban en recorrer el camino Veracruz-México algo más de 15 días, y más de 20 en tiempo de lluvias. Debido al abandono del camino real y a la falta de seguridad, hubo épocas que el viaje se hacía más pesado que la navegación de Europa a Veracruz, según cuentan Gustavo Baz y E.L. Gallo.

La situación deplorable de las haciendas locales y la necesidad urgente de proveer recursos para renovar las comunicaciones, como pedían las cédulas reales, originó el establecimiento de peajes generalizados en algunos pasos obligados de los caminos. En cuanto al rendimiento, no se sabe con exactitud la cantidad que se recaudó. Pero los peajes no habían logrado los objetivos deseados, a la vista de cómo continuaban los caminos. Sorprende que el *Informe* del fiscal de la Real Hacienda de 1783, afirme que se habían invertido «en componer caminos ochenta y seis mil seiscientos noventa y nueve pesos» cuando no se ocultaba al gobierno «los lamentos de los trabajos que pasa el público en la indicada carretera de Veracruz».

La línea fundamental que inspiraba el establecimiento del derecho de tránsito era equilibrar las inversiones en el camino de Veracruz con los ingresos del peaje. Para evitar que las obras gravitaran sobre el Real Erario en exceso, desde 1759 se acudía con facilidad al cobro de peaje, que venía siendo entonces práctica generalizada en la colonia. El resultado de la aplicación de este cobro fue algunos años muy positivo para las arcas reales. El éxito en la generalización del peaje en lo que tuvo de más perdurable no puede regateársele a los fiscales de la Real Hacienda, que desde febrero de 1759 lo habían empezado a establecer en la dirección a Veracruz por Jalapa.

Entre 1759 y 1774 se había generalizado el cobro de peaje en el paso en barcas del río de la Antigua y por la ruta de Córdoba y Ori-

zaba. Cada pasajero, trajinero o arriero con su bestia de carga o de silla, con gente o maleta, pagaba al cruzar el río de la Antigua un real, y medio real los indios con carga de víveres para Veracruz y nada volviendo de vacío; cada volante, con su pasajero y mulas, 28 reales; un coche con sus pasajeros, cuatro pesos y medio y volviendo de vacío, cuatro pesos; por cada hatajo de 25 mulas cargadas, a real por cada una.

También según los precios que establecía el Reglamento de 20 de marzo de 1773, cada bestia de carga que pasaba por Jalapa pagaba real y medio; por silla o sobornal, un real; por litera, seis reales y por cada coche, doce reales. Por el camino de Córdoba y Orizaba, cada bestia de carga pagaba real y medio.

Era de creer que semejante contribución en los referidos pasos pudiera haber producido suficientes ingresos para financiar la reparación de los caminos, como reiteradamente pedía la corona. Una Real Orden de 20 de agosto de 1782 pedía al virrey «la mayor dedicación y actividad de este grave asunto de composición de caminos, recaudación formal y exacta cuenta del derecho de peaje». Recuerda la Real Orden que el virrey Martín de Mayorga, antecesor de Gálvez, había mandado hacer «un exacto reconocimiento de la carretera de Veracruz a México» y la descripción de todas las distancias, «tránsitos buenos y malos, reparos que se necesitasen, direcciones que conviniera tomar para hacerla más cómoda y un presupuesto o cálculo prudencial de sus respectivos costos, según el estado en que se hallasen los caminos».

Mandaba hacer también el mismo reconocimiento en la ruta por Córdoba y Orizaba, «por si pudiera componerse y establecerse después carreterías».

Fracasados los proyectos de reparación y rectificación de tramos en el camino real de Veracruz a México, hasta entonces propuestos en el siglo XVIII, se intenta con nuevas ideas mejorar el trazado del camino, con firmes seguros, tomando por modelo los caminos que se están haciendo en Europa y olvidando las reparaciones «de precisa necesidad».

El 25 de abril de 1783, Diego Panes y Abellán, ingeniero militar, presentaba al virrey Gálvez la *Descripción* de los principales caminos que salían de Veracruz a todas las partes del reino y de las rutas del camino real que subían a México por Jalapa y Perota, y por Córdoba, Orizaba y Puebla. Los mapas que presenta ofrecen como característica notable

la densidad de caminos de herradura entre estos dos grandes centros comerciales [20].

Ruta de Veracruz a México por Jalapa y Perote y las variantes que propone Diego Panes

De Veracruz, ciudad levantada sobre una zona arenosa, rodeada de pantanos y dunas, salían dos caminos hacia la capital del reino. El camino que iba por Jalapa y Perote, antes de llegar a la Antigua cruzaba dos arroyos, el río Grande y Enmedio, por un lugar donde se habían perdido muchas vidas. Para evitar estos arroyos, proponía el desvío hacia Santa Fe, por un ramal nuevo, ya que el camino existente ofrecía dificultades para el paso de la tropa y las recuas de mulas.

Desde principios del siglo XVII se venían haciendo en la Antigua rectificaciones, pero no se había conseguido un paso cómodo. Inicialmente se cruzaba en barcas; años después se proyectó un puente, que se abandonó por las dificultades. Se construyó entonces un puente levadizo, según un costoso y complicado sistema, que duró hasta 1781. Entonces el ingeniero Alonso Sánchez de Ochando ideó un puente a base de planchas encadenadas que destruyó una riada. Debido a las continuas averías, Pedro Ponce proyectó un camino que arrancando del paso de Santa Fe se dirigiese a la villa de Córdoba sin pasar por la Antigua.

La rectificación de las seis leguas de camino entre Veracruz y la Antigua, con un nuevo trazado para evitar el paso de los arroyos, y la construcción de una nueva venta, suponía un costo de 29.500 pesos.

Desde la Rinconada hasta San Miguel de la Cuesta del Soldado, el terreno era muy variado. Entre la Rinconada y la venta Plan del Río Chalacas el camino era llano y pedregoso. De la venta dice Panes que

> es incómoda, como todas y escasa de víveres, pues aunque toda la carrera es abundante, la falta de providencia y política, y el ningún

[20] D. Panes y Abellán, *Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos ramales, 1783*, Biblioteca Nacional, Sección de manuscritos, Ms. 19.503. En la sección bibliográfica hemos destacado la importancia de este documento para conocer el estado de los caminos entre Veracruz y México en el siglo XVIII.

> celo de los Justicias en sus respectivas jurisdicciones, concurre a que los caminantes no hallen en las posadas lo que necesiten, y aún más en tierra caliente, que ni para las bestias se suele encontrar provisión... Así pasan mil trabajos las tropas, los pasajeros y las cuerdas de presidiarios que se remiten a esta capital con destino a las reales obras.

Varias veces se había intentado encontrar camino recto de Veracruz a Jalapa, para evitar los terrenos de barro, desde Pajaritos al alto de la Carbonera, así como las dificilísimas pendientes con pasos muy elevados, por donde solían despeñarse las mulas cargadas. Siendo alcalde mayor de Jalapa Antonio Primo de Rivera, en 1762-1763, se proyectó un nuevo camino, pero nada se hizo, pese a que ya estaba trazado el nuevo itinerario que llevaría desde la venta de Plan del Río hasta Jalapa, ciudad con importante comercio, las subidas eran continuas y pronunciadas. Para superar el barro había algunos tramos de calzada, sin pretiles, hechos a costa del peaje. Hay que anotar que el mal estado de este sector afectaba a la conducción de víveres para la Armada cuando a Veracruz llegaban la flota y los navíos de registro y el paso de las recuas de mulas y de los pasajeros obstruían el camino, ya que en Jalapa entre 1720 y 1776 se celebraron las ferias más importantes de Nueva España.

La reparación del camino, desde la Rinconada hasta San Miguel, con el nuevo desvío para evitar la cuesta del Soldado, donde no había bestia de tiro ni de carga que aguantase, costaba 258.500 pesos.

En el itinerario de San Miguel de la Cuesta del Soldado a San Diego había varios puentes de tablones en Las Vigas. De Perote, importante nudo de comunicaciones, salía un ramal del camino real hacia San Andrés y Orizaba. Una vez pasado Perote, el ingeniero Panes ofrecía varias rectificaciones al camino del siglo XVI que, además de acortarlo, evitaba los trechos de arena entre Fechacalco y la venta San Diego.

Uno de los ramales propuestos arrancaba desde Las Cruces, en dirección a Puebla y desde allí a México. En este mismo sentido ya se había expresado el ingeniero Sánchez Ochando, porque las reparaciones en San Antonio eran muy costosas. Otro ramal iría para Huamantla, pueblo grande y antiguo que descansa en forma de anfiteatro sobre una loma. Se conservan restos del antiguo camino real, que pasaba por la ruta que propone Panes, ya que es camino más recto a México por

la vertiente de Tlaxcala. Pasaba por Apizaco, bonito pueblo minero histórico, surgido a la vida comercial minera como un grupo compacto, aunque lejano, que hasta la prohibición del comercio con el Perú bullía en todas sus trochas gran actividad comercial.

En la venta San Nicolás aparecen algunos restos del camino carretero antiguo que pasaba por allí. El camino por Calpulalca, pueblo de indios y arrieros continúa hasta pasado el pueblo de San Marcos, en el que tomaba dos direcciones: una que iba a San Juan Teotihuacán, y el otro ramal desde el rancho de Naranjos seguía por San Agustín de Acolmán hasta la venta de Totocingo, donde se unían el camino real y los dos ramales proyectados. Por la laguna Tescoco cruzaban varias zanjas de desagües y pequeños puentes. En tiempo de lluvias se convertía en un barrizal pegajoso y el tránsito se desviaba por la venta de El Carpio y San Cristóbal por una calzada en muy malas condiciones.

El otro camino se unía en Irala con el que venía de Apán, desde Puebla y seguía a México rodeando entre lodazales por Otumba y Teotihuacán.

Ruta de Veracruz a México por Córdoba y Orizaba con las variantes de Panes

Camino incómodo y nada bueno el que va desde Veracruz a México por la ruta de Córdoba y Orizaba, pero importante vía para el comercio entre Córdoba, Orizaba, Puebla, México y Oaxaca. Las villas de Córdoba y Orizaba, paso forzoso para la tierra caliente, basaban su economía en el tabaco y la caña de azúcar. Manuel Escandón tenía monopolizada la manufactura y comercialización del tabaco de estas dos villas.

En distintos momentos se había estudiado un camino directo entre Veracruz y Córdoba. La ventaja sobre el camino Veracruz-Jalapa-Córdoba era inmensa, pues los caminos entre Veracruz y Jalapa estaban muy mal cuidados y el largo ramal de Jalapa a Córdoba ofrecía peores posibilidades de tránsito, ya que chocaba con dificultades derivadas de los obstáculos que ofrecía el suelo, difíciles de franquear con éxito.

El nuevo camino para carros, que proyecta Panes por Jamapa en 1783, desde la laguna Calderón hasta el pueblo de Ingenio ahorra más

de 20 leguas de camino. Entre Córdoba y Orizaba el camino descendía bruscamente, formando vueltas y ondulaciones en las barrancas del río Blanco, donde en el siglo XVII había caído la mula del italiano Carreri, «de donde tuvieron que sacarla muchos aldeanos». El camino seguía desde Ingenio, entre barrancas y tramos pedregosos, hasta alcanzar San Salvador El Seco, después de cruzar San Andrés Chalchicomula, pueblo de arrieros.

Diego Panes proponía construir un puente de piedra sobre el río Blanco, ya que por allí pasaba todo el comercio para la tierra caliente. El puente acabaría también con la regalía que disfrutaban dos personas que sin título alguno habían construido dos puentes de madera en sus fincas y cobraban peaje, usurpando un derecho que sólo pertenecía al rey.

Desde San Salvador El Seco hasta Puebla el camino arenoso continuaba entre barrancos y precipicios. En 1781 se había buscado otro itinerario por la venta El Pinar, para superar los precipicios y las aguas, que obligaban a dejar el camino y caminar por sendas. Desde Huejotzingo hasta México marcaba un camino nuevo, por la vía antigua, sin uso desde el siglo XVII. Pasaba por la venta de Córdoba, una de las más antiguas de México, y por San Marcos y Tescoco.

Aunque la anchura de diez varas castellanas en las calzadas de los caminos reales era la más común, debido al mucho trajín entre Veracruz y México, se proponen 12 varas. No todas las calzadas podían ser empedradas porque al no haber material en grandes trayectos el coste alcanzaría sumas muy altas.

En la *Descripción* quedan señalados los lugares de peaje de donde procederían los recursos para costear las reparaciones posteriores.

La distancia entre Veracruz y México por Jalapa, Perote y San Diego, y por el nuevo camino que propone Panes, quedaba en 89 leguas y 2.098 varas castellanas. El otro camino, por Jamapa, serranía de la Defensa, Córdoba y Puebla, era más corto, solamente 76 leguas y 2.542 varas castellanas.

En cuanto al coste de las reparaciones, rectificación de tramos y trazado de nuevos ramales para acercar las distancias, ascendía a un total de 1.062.600 pesos; 542.500 pesos, el camino por Jalapa y Perote y 520.100 pesos el que iba por Jamapa, Córdoba y Puebla.

En el trazado de los nuevos caminos se presta especial atención a los puentes, ventas y al agua, de la que Veracruz estaba muy necesita-

da. Existen noticias muy exactas sobre varios proyectos de 1759 que proponían llevar el agua del río Jamapa a Veracruz, ya que en épocas de sequía los barcos habían tenido que hacer las aguadas a dos leguas de allí. La falta de agua era difícil de superar. Por el camino de Jamapa, Córdoba y Puebla había más agua que por el de Jalapa y Perote.

En 1783 se proyectaron las nuevas rutas y comenzaron algunas obras, sin que quepa concentrar sus perfiles, aunque las mejoras se empezaron realmente a notar después de 1803 cuando los consulados de México y Veracruz construyeron los caminos.

Un general francés escribía en 1862 sobre el camino de Veracruz a México:

La carretera que sirve al transporte de México a Veracruz, no se parece en nada a lo que estamos acostumbrados a llamar en Europa carretera; ningún trabajo se ha realizado a propósito; está delineada únicamente por la ausencia de árboles y de hierba, que ha desaparecido bajo los cascos de los caballos.

La reparación del camino de Veracruz a México

La configuración geográfica de México no facilitaba mucho la construcción y reparación de los caminos. Cuando el virrey de Nueva España preguntó al general José Rincón sobre los caminos del cantón de Papantla, le contestó diciendo que arrugase un pliego de papel y por su resultado se daría cuenta de la irregularidad del terreno.

Desde el primer momento se planteó para los españoles el problema de la reparación de caminos. En algunas circunstancias especiales, la corona cedió las penas de cámara para esta atención. Otros instrumentos financieros, para la realización de este objetivo, fueron las fórmulas comunes de la época: mediante la atribución de los recursos que se obtenían por determinados impuestos de portazgo, las derramas y el peaje.

En los distritos mineros, desde el primer momento se comprometían los dueños de las minas a entregar voluntariamente todos los años, de cada mina en explotación, una cantidad de mineral y a veces un «pueble» completo, para trabajar un día y una noche también una vez al año.

El vecindario ejecutaba gratuitamente trabajos de reparación de los caminos, con el ahorro consiguiente del erario público. El ramo del peaje era una renta pública que se destinó, entre otras cosas, al pago de hipotecas e intereses vencidos de los capitales que habían invertido los comerciantes de los consulados de las ciudades de México y Veracruz en el camino entre ambas. Pero como los consulados fueron abolidos después de la independencia, el gobierno cedió en 1834 a Manuel Escandón el producto de los peajes de Jalapa, Veracruz y Puebla a cambio de la reparación del camino Veracruz-México.

El derecho de avería se aplicó también para la conservación del camino de Veracruz a México. Este derecho estuvo sujeto a múltiples vaivenes e intereses personales, sobre todo en el siglo XIX; tan pronto se suprimía como volvía a establecerse.

Para valorar debidamente los caminos de América, debe tenerse en cuenta el limitado desarrollo de las comunicaciones en España, donde en los siglos XVI y XVII no existían caminos bien construidos, y hasta el siglo XVIII las mejoras no respondieron a un planteamiento general, que convertirían Madrid en el centro de un sistema radial de comunicaciones. Por eso en Nueva España y en los otros territorios coloniales no se atendió la construcción de redes de caminos bien articulados hasta muy avanzado el siglo XVIII.

Al finalizar el siglo XVI salvo entre Veracruz y México, Lima y El Callao y Valparaíso a Santiago de Chile, no había caminos transitables para carros. Las demás vías de comunicación eran caminos de herradura, aptos solamente para el tránsito de mulas y tamemes.

Otras rutas históricas

Camino México-Acapulco

De la ciudad de México hacia el puerto de Acapulco salía un camino que unía Nueva España con Filipinas. Pese a la importancia comercial del puerto, desde el siglo XVI lugar de embarque hacia Filipinas, al Perú y a Guatemala, Acapulco fue en los siglos XVI y XVII un villorrio con pocas casas de españoles, que proporcionaban habitación cuando llegaban las naves de Filipinas o del Perú. «El resto del año» —comenta el comerciante italiano F. Carleti— «nadie habitaba en el

pueblo por ser lugar de enfermedades y aguas estancadas, lleno de maleza, donde abundaban los mosquitos»[21]. Sepulcro de españoles y paraíso de mulatos lo llamó Juan de Herrera en un viaje de México a Lima en 1617. Pocos años después Gemelli Carreri lo llamó «humilde aldea de pescadores» con casas «bajas y viles, hechas de madera, barro y paja».

Con la llegada del galeón de Manila, Acapulco se transformaba en una ciudad bien poblada: habían llegado los comerciantes del Perú para comprar mercancías de la China. El galeón salía anualmente de Manila en junio, para estar en Acapulco en enero. Por el tiempo en que se hacen estos intercambios comerciales, con grandes limitaciones técnicas, la travesía entre Manila y Acapulco constituye una auténtica hazaña.

Terminada la feria, el viaje hasta la ciudad de México, por caminos de herradura, con las mulas cargadas, duraba 14 días, por Chilpancingo. El camino llamado de la China, por Chilpancingo, tenía serias dificultades en el paso de los ríos Papagayo y Maxcala. En épocas de lluvia provocaban daños tan importantes que durante varios días impedían el paso de las recuas. Refiere Carleti que en el camino de Acapulco a México tuvieron que pasar un río «sobre un montón de calabazas gruesas y disecadas, amarradas entre sí con una reja de cañas, sobre la cual se pone la silla del caballo, que se hace pasar nadando, y arriba de la misma uno se sienta y luego cuatro indios, que van nadando, empujan la balsa hasta la otra orilla».

Aunque era una travesía peligrosa, especialmente para las mercancías, no había otro medio y así pasaba el virrey cuando salía de México para embarcarse en Acapulco y pasar al gobierno del Perú.

En el siglo XVII los transportes se basaban en el empleo de las mulas como animales de carga. Pocos caminos podían ser transitados con

[21] F. Carleti, *Regionamenti del mio viaggio in torno al mondo*, Turín, 1958, pp. 56-75. Hay en este libro afirmaciones pintorescas sobre Acapulco. De las chinches dice que «si por desgracia se comen o se toman en vino o agua, matan». Describe también dos clases de mosquitos: «una (clase) muy pequeña, casi sin patas, y llámanse "jejenes"; la otra, con las patas mucho más largas, dichas "zancudos", y éstos llegan en la misma temporada que las naves del Perú y los otros se quedan todo el año; y como a esta tierra... concurren algunas damas de mundo, hay entre ellas el dicho: "Afuera los jejenes, que vienen los zancudos", aludiendo a los peruanos, lo que quiere decir: "Idos paisanos pobretones, que llega gente más poderosa y espléndida que vosotros", como es verdad por la harta plata que traen para comprar diferentes mercancías» (que llegaban de España y Filipinas).

carros tirados por bueyes. De las grandes rutas las únicas que se mejoraron y ampliaron a lo largo del siglo XVII fueron el camino desde Zacatecas por Guadiana (Durango) y el de Veracruz a México.

La guerra de la Independencia con España provocó daños en el sistema de las comunicaciones: destrucción de puentes y degradación de los caminos, que se abandonaron porque los recursos y posibilidades oficiales para repararlos eran nulos. El desarrollo de la red de caminos quedó a expensas de los recursos financieros de las empresas privadas. Para la construcción y conservación de los caminos, el gobierno acudió a la cesión de las rentas del peaje a empresas privadas, aunque realmente no se puso en práctica todo su dispositivo por los aplazamientos que imponía en aquellos momentos la permanente inestabilidad política.

El general Santa Anna propuso como símbolo de la nueva era, la apertura de un camino carretero entre México y Acapulco. Intentaba devolver al camino su pasado esplendor como ruta comercial. El camino atravesaba las ricas minas de Tasco y tendría de nueve a diez varas de ancho. Quedaba abierta la posibilidad de continuarlo después por las costas Chica y Grande, hasta internarse en los departamentos de Oaxaca y Michoacán. Había muy pocas imposiciones a la compañía constructora; una de ellas, la obligación de construir dos puentes en los ríos Maxcala y Papagayos.

La concesión de la obra está asociada a la figura del general Nicolás Bravo, ilustre caudillo de la independencia, que llegó a presidente provisional de la república. El decreto que definía las líneas básicas de la construcción presentaba una posición muy favorable a la empresa constructora, a la que estaban asociados varios militares. Abría por su cuenta el camino y obtenía, como compensación por 60 años, la cesión del producto de los peajes de Cerro Gordo, Tepetlata y Acahuizotla y derecho a establecer en otros puntos «garitas» de cobre, así como en cada uno de los puentes que se construyeran. Se exceptuaban del pago de peaje los correos oficiales, los militares en comisión de servicio y «las personas que saliesen de paseo».

En el capítulo de las concesiones hay que añadir la utilización en los trabajos de los presidiarios. En la ruta se establecerían tres presidios y a ellos «serían destinados por las autoridades respectivas de los distritos inmediatos, los vagos y delincuentes que merezcan pena correccional». El gobierno se hacía cargo de la manutención y de los haberes

de los soldados que los cuidaban y de los sueldos de los facultativos. Los criterios sobre los que se realizó la concesión de la obra, firmada por Santa Anna el 15 de julio de 1842, se correspondían esencialmente con la idea de formar una red nacional de caminos, por cuenta del capital privado. Esto motivó la concesión de franquicias arancelarias y de terrenos a las empresas constructoras. La empresa concesionaria del camino México-Acapulco –formada con socios militares–, además de disponer de media legua de terreno a cada lado del camino, recibiría del gobierno «cuantos auxilios necesitase» [22].

El 28 de diciembre de 1843 el general Nicolás Bravo, presidente provisional de la república, destinaba los derechos de avería que cobraban las aduanas a financiar la apertura del camino de México-Acapulco. El decreto de cesión de estos derechos exceptuaba dos de las aduanas de San Blas, que destinarían los ingresos a la apertura de un nuevo camino de aquel puerto a Tepic y Guadalajara.

Caminos de México a Guatemala y de tierra adentro: siglos XVI-XVIII

En el siglo XVI confluían en la ciudad de México los caminos de las regiones más importantes. A su vez, desde México arrancaba una red de caminos de herradura hacia varios puntos: hacia el nordeste, hasta Santisteban del Puerto en el río Panuco; hacia el noroeste, por Querétaro, León, Lagos a Guadalajara, capital de Nueva Galicia y de allí al norte, a los grandes distritos mineros de Zacatecas y Nombre de Dios, donde pronto se introdujeron importantes mejoras en las comunicaciones; en el sureste, la península de Yucatán se comunicaba por vía marítima con el interior a través de Veracruz.

Los viajeros que venían desde Guatemala a la ciudad de México lo hacían a través de un camino de herradura; camino largo y muy concurrido, pese a las dificultades que el medio geográfico ofrecía, especialmente en el paso de los ríos, bien descritos por cronistas y misioneros. Sin embargo, en 1630 el jesuita Bernabé Cobo escribía a un

[22] *Colección de documentos relativos a la apertura del camino de Acapulco a México*, México, 1845. Se advierte en esta colección documental que la concesión para la construcción de este camino, no respondía a normas fijas.

compañero suyo que vivía en el Perú sobre el viaje que había hecho desde la ciudad de Guatemala a México, por Chiapas, Tehuantepec, Oaxaca y Puebla y no habla de grandes dificultades, lo que contrasta con otras relaciones, como la de *Oaxaca en 1568.*

Al suroeste, Oaxaca y Chiapas sólo tenían un camino transitable, que llegaba hasta México y un ramal que iba a Veracruz desde Tehuacán. Hacia el sureste iba otro camino por Puebla, Oaxaca y Tehuantepec hasta Panamá, por Guatemala y Nicaragua.

La novedad del siglo XVII fue la apertura hacia el norte del estímulo conquistador, por tierras mal pobladas, de caminos lentos e inciertos, si exceptuamos los que iban a los distritos mineros, donde existía una gran actividad comercial. G. Carreri cuenta que en 1697 vio entrar en la Casa de la Moneda «cuarenta y cinco mil marcos de plata de Parral en muchos carros que tardaron seis meses».

Característica de las poblaciones remotas del noroeste fue el aislamiento, la falta de comunicación entre sí. El remoto noroeste sólo establecía contacto con el Bajío y el centro a través del camino de tierra adentro que llegaba hasta Santa Fe. El gran camino longitudinal se ensanchaba desde Zacatecas, y como si de un árbol se tratase se desprendían varios ramales que iban uniendo los pueblos dispersos.

En Mesoamérica los españoles encontraron varios caminos de herradura, que ponían en comunicación el comercio de México y Guatemala por las regiones de Tabasco y Chiapas.

En el siglo XVII poco se había modificado o mejorado en las comunicaciones, si exceptuamos las principales rutas de Veracruz a México y de México a Zacatecas, y pequeños ajustes en el trazado de otros caminos que se hicieron mediante el trabajo colectivo de los indios. La obligación del trabajo colectivo en la construcción y reparación de los caminos se refuerza cuando se establece el Correo Mayor en 1579 y era necesario facilitar el acceso de los correos a Veracruz, Puebla, Oaxaca, Querétaro y Guanajuato.

Los reformistas del siglo XVIII, en el fondo, fueron más teóricos que prácticos. La acción de las ideas se extendió a muchos campos, pero las realizaciones se quedaron cortas. El Estado, que veía las cosas con sentido racional y utilitario, se esforzó en hallar soluciones a las deficiencias de las comunicaciones en México, pero tropezó con dificultades difícilmente salvables y con las limitaciones de medios. Se proyectaron reformas en la mayoría de las rutas; reformas y proyectos

de calidad, como en el camino de Veracruz a México. Además de las mejoras: ensanchamientos, nuevos trazados y rectificación de pasos difíciles, se construyeron algunos caminos carreteros que, ciertamente, no se correspondían con los más modestos conceptos modernos de carretera.

El comercio interior no se desarrolla con más rapidez por la falta de buenas comunicaciones, especialmente con los dos grandes puertos comerciales: Veracruz y Acapulco. El camino real de Veracruz presentaba serias dificultades en el tramo próximo a la ciudad de México, y hubo de atenderse frecuentemente a la reparación de los deterioros ocasionados por el agua y el intenso tránsito; lo mismo acontecía en el de Acapulco a México.

Pocos caminos estaban preparados para la circulación de los carros. Desde la ciudad de Santa Fe se construyó una carretera hasta el Paso, a las minas de Parral y Santa Bárbara. Mejoras importantes de este siglo fueron también los caminos de Guadalajara a Lagos en 1717; el de Durango a Chihuahua en 1729 y el de San Luis de Monterrey en 1760. El camino que iba hasta Nuevo México y otro que llegaba a Sonora se utilizaron como carreteras después de las obras realizadas a mediados del siglo XVIII. El camino de tierra que pasaba por Chihuitán y Petapa fue abierto entre 1798 y 1801. A partir de entonces el comercio de la cochinilla de Guatemala pasaría por allí hasta el puerto de Veracruz.

Caminos y diligencias en el siglo XIX

A principios del siglo XVIII, en el transporte de mercancías entre Veracruz, México y Acapulco, se empleaban cerca de 50.000 mulas conducidas por 7.500 arrieros. La honradez era el eje de la actividad de estos hombres a quienes se les confiaban valiosas mercancías de oro y plata a través de largas distancias por caminos desiertos.

El viajero alemán G.F. Tempsky encontró en 1854 un campamento de arrieros en Jalapa. Al amanecer cerca de un centenar de mulas, atendidas por dos o tres hombres, se alineaban solas, una detrás de otra como soldados en revista. «Tan pronto como la bestia era cargada se encaminaba por propia iniciativa al camino», según cuenta Tempsky.

La anormalidad que agitó a México en las primeras décadas del siglo XIX, después de la lucha emancipadora, con la paralización del trabajo en las minas y destrucción de la parte más importante de la riqueza nacional, contribuyó a la gran crisis económica y social de la primera mitad del siglo. Al ser detenido el desarrollo, ya no hubo impulso firme y eficaz de aquella obra pública tan necesaria para la vida de un país que vivía preocupado por el caudillaje, los avatares internos y los acosos externos.

Las comunicaciones, seriamente dañadas durante la guerra, y sin recursos del gobierno para reconstruirlas, quedaron postergadas o puestas en las manos de especuladores y agiotistas. Hubo puentes que no se reconstruyeron hasta pasados muchos años. El general Antonio López de Santa Anna, del que dice el historiador Vasconcelos que «representa todos los vicios de la casta militar», versátil, héroe de Veracruz y verdugo de El Álamo, llena toda una época caótica de México. Esta figura, que pasó la vida entrando y saliendo del escenario político, puso en manos de Manuel Escandón el futuro de las comunicaciones mexicanas.

La compañía de diligencias de M. Escandón firmó en 1834 un contrato con el gobierno de Santa Anna, que permitiría solucionar, en parte, el mal estado de las comunicaciones y garantizar la vigilancia para seguridad de las mercancías y de los pasajeros. Escandón se comprometía también a la apertura de nuevos caminos. Durante 15 años se ocuparía de la reparación de los itinerarios más importantes; entre ellos estaban Veracruz a México por Jalapa y Perote y por Córdoba, Orizaba y Puebla. También se incluían los caminos de Guadalajara a Lagos y de México a Cuernavaca. A cambio obtenía la cesión del producto de los peajes, y derecho a establecer garitas de cobro cada 15 leguas.

Aunque las mejoras que realiza serían muy limitadas, a partir de este acuerdo, Escandón entra de lleno en la vida política y económica de México. Hay lados contradictorios al juzgar la figura de este hombre sombrío, que se vio apoyado por los generales Arista y Santa Anna primero y por Benito Juárez años después. Fue el agiotista más desvergonzado de la república mexicana, aunque también el más rico. Durante más de 30 años ejerció una influencia nefasta en la política del país. Amigo del presidente Juárez, rechazó formar parte del gobierno en julio de 1861, pero fue el alma de aquel gobierno en el que impuso

a M. Zamacowa en Relaciones Exteriores. Sus relaciones familiares, además de los vínculos políticos, tuvieron gran importancia en su carrera de empresario. Sin Escandón no puede escribirse la historia de los caminos ni de los ferrocarriles mexicanos.

M. Escandón, que estaba soñando siempre con un ferrocarril, se vestía a lo Palmerston; usaba zapatos ingleses idénticos a los que usaba lord Palmerston; también camisas, pantalones, todo idéntico. El político y escritor mexicano Manuel Payno —contemporáneo de Escandón— se refiere a él, en la novela *Los bandidos de Río Frío*, como el empresario, banquero y minero de trato fino, político un poco poeta y orador de primer orden. Pero en otros escritos le acusa de manejos y fabulosas ganancias [23].

En 1833, año crítico en que los trastornos revolucionarios internos suceden a la primera reforma que pretenden implantar la generación de liberales nacida en la época colonial y en medio de una coyuntura económica desfavorable, agravada por una epidemia de cólera, M. Escandón se asocia a tres comerciantes [24] para comprar la única línea de diligencias que funcionaba en el país. Esta línea de transportes, propiedad de tres norteamericanos de Nueva Inglaterra, tenía tres años de vida y estuvo fuertemente condicionada por la inestabilidad social y política que caracterizó estos años. Los propietarios norteamericanos no superaron las protestas de pueblos enteros, que apedreaban las diligencias porque estaban arruinando los intereses de miles de arrieros. La xenofobia llegó a las cámaras legislativas que, mediante extorsiones, impedían también el funcionamiento normal. La empresa norteamericana se había encontrado también con algunos problemas estructurales

[23] M. Urías Hermosillo, «Manuel Escandón: de las diligencias al ferrocarril, 1833-1862»; C.F.S. Cardoso, ed., *Formación y desarrollo de la burguesía en México*, Madrid, 1978 y «Militares y comerciantes en México, 1830-1846»; E. Florestano, Coord., *Orígenes y desarrollo de la burguesía en América Latina: 1700-1955*, México, 1985. M. Urías ofrece una buena semblanza de Manuel de Escandón en estos dos estudios. L. Díaz, Trad., versión francesa de México, *Informes diplomáticos, 1833-1858*, México, 1963, tiene algunos datos interesantes sobre las inversiones de M. de Escandón; también M. Payno en la novela *Los bandidos de Río Frío*, México, s.a., incorpora, frecuentemente, en la trama a los Escandón; S. Salcedo, «Gregorio Mier en el país de los especuladores, 1830-1869»; C.F.S. Cardoso, *op. cit.*, plantea las conexiones económicas entre Mier y Escandón.

[24] Anselmo Zurita, español, armador de barcos; Antonio Garay, comerciante de Veracruz, ministro de Hacienda en 1834 y F. Games, del comercio del golfo.

que hacían difícil el buen funcionamiento: los cocheros y técnicos eran norteamericanos, pero las posadas para atender pasajeros y las oficinas de carga y descarga requerían personal que supiese algo de contabilidad y no lo tenían.

En 1835 aumentó la protección oficial: fue otorgada a la compañía de diligencias México-Veracruz, de Escandón, la concesión oficial para conducir la correspondencia pública y oficial entre México y Veracruz, Puebla y Toluca y todos los puntos que tocaban en la ruta. Todo ello por 20.000 pesos anuales. El administrador general de correos era el prestamista J. de Mier y Terán, vinculado a los negocios de Escandón.

Sobre el funcionamiento de la compañía de diligencias, el embajador de los Estados Unidos Mr. Thompson, que llegó a México en 1842, se refiere a este sistema de transporte en términos elogiosos. «Existe una muy buena línea», escribe, «que hace tres viajes cada semana entre Veracruz y México... No obstante que el precio es enormemente alto, es sin embargo, más barato que la litera, más placentero. La línea es propiedad de un rico mexicano, quien día a día se enriquece con ella».

En cuanto a la seguridad, los informes diplomáticos franceses, enviados a París en 1853, dicen que día a día son asaltadas las diligencias en todos los caminos de la república. En la novela *Los bandidos de Río Frío* se dice que no pasaba semana sin que en un punto u otro del camino de México a Veracruz fuesen robadas las diligencias, que iban protegidas por dos soldados, armados con una carabina, «de modo que una vez disparado un tiro, era necesario recurrir a todos los movimientos prescritos para la carga de once veces».

El *Boletín Geográfico* de México, al referirse en 1850 a la configuración y naturaleza de los caminos, dice que solamente se hicieron en ellos «ligeras composturas», pese a que se procuró en algunos momentos obtener medios para hacer una reforma radical. El gobierno, que había intentado conseguir del Congreso fondos especiales para construir nuevos caminos, acudió también a empresas privadas. Pero ante la falta de confianza, por las continuas revoluciones, los capitalistas no tenían ningún interés en invertir, y no se logró atraer capitales en ninguna de las veces que se convocaron, a excepción de algunos pocos que gozaban de protección política especial. Por tanto, las mejoras hasta 1867 se redujeron a reparaciones urgentes.

La calzada que salía de la capital al puerto de Marfil estaba proyectada desde 1767 y para su ejecución se había impuesto y cobrado un fuerte gravamen sobre los productos de mayor consumo, pero no se comenzó la obra hasta 1823. El camino Pachuca hacia las minas del norte estuvo varios años paralizado por falta de fondos. Cuando en 1843 se mandó construir el camino carretero de Chalco a la ciudad de Morelos quedó a cargo de la empresa que lo abriría más tarde.

Para estimular las inversiones privadas el Estado participó como accionista en la construcción de algunos caminos, como en el de Toluca a Michoacán, pero los fondos conseguidos para la financiación —incluidos los peajes— no cubrían los gastos de construcción.

Cuando el gobernador de San Luis Potosí, general Mariano Escobedo, promovió la construcción del camino carretero de San Luis Potosí al puerto de Tampico, por el valle de Maíz y que suponía la movilización de importantes capitales, se contaba con que los principales comerciantes del puerto tomaran acciones, pero el gobernador tuvo que contratar con el Ministerio de Fomento la apertura del camino. Se pretendía hacer de la ciudad de San Luis —comunicándola con el mar— un centro mercantil para los mercados del interior. La compañía constructora hizo el camino por el valle de Maíz a Tantoyuquita, según el plano y perfil del camino proyectado en 1869, por la sierra de Santa Catalina y Rioverde. En 1874 se formó la compañía que construiría el camino de San Luis a Rioverde, que se comunicaba con el de Jalpán a Rioverde, ya emprendido por el gobierno de la nación.

El gobierno seguía con interés el problema de las comunicaciones, pero los caminos no mejoraban, aunque el gobierno insistía en que ponía empeño en repararlos y abrir algunos nuevos [25]. El mal estado de los caminos retiene constantemente la atención del viajero G.F. von Tempsky que, desde su llegada a México en 1853, entre los más diversos asuntos que anota en el diario hay páginas enteras sobre los caminos. «De Quiotepec a Cuicatlán», escribe, «el camino ha venido escalando pendientes, sin mucha consideración para hombres y bestias... Los caminos que pasamos entonces, apenas merecían tal nombre ya que, en su mayoría, consisten en el curso seco de torrentes».

[25] *Diccionario Universal de Historia y Geografía*, México, 1854, vol. 5, p. 367, sobre el mal estado de los caminos de Michoacán.

Otro viajero, el francés Mathieu de Fossey, que escribía al compás de cada jornada, cuenta en *Viaje a México* que «el camino de México a Oaxaca es peligroso hasta llegar a Tehuacán y con especialidad son fatales a los transeúntes las inmediaciones de Tlacotepec. En llegando a este punto, preciso es o preparar la bolsa o las armas, pues los vecinos de aquel lugar miran el robo como derecho de peaje».

El embajador francés en México, marqués de Montholon, despachaba a París el 11 de agosto de 1867: «El estado de los caminos señor ministro, vuelve las comunicaciones tan difíciles en este momento, que no tengo nada importante que decir a V.E. sobre lo que pasa fuera de México». La situación era tan caótica, que el embajador no firmaba la correspondencia porque era violada frecuentemente.

Capítulo IV

PERÚ: DE LA RUTA INCAICA A LOS CAMINOS DE LA REPÚBLICA

Origen y extensión del sistema vial de los incas

El camino es una especie de enceldamiento místico, telúrico, para el Perú indio. Es el mensaje mudo del pasado; mensaje breve, pero que marca el rumbo de la historia. Con el camino, que es la más auténtica tradición peruana, el pueblo ha sido grande.

Antes de los incas los primitivos habitantes de la costa, de la sierra y de la montaña, disponían de caminos para trasladarse de un lugar a otro. «El indio que a pie viene de lejos» envejece en el camino y aún no ha acabado de andar, decimos emulando al poeta Santos Chocano; tiene el instinto de la movilidad; moverse para él es una fiesta. Vestigios arqueológicos han revelado la enorme antigüedad de las comunicaciones transversales; los gobernantes del Cuzco adaptaron algunas casi sin alteraciones y en ciertos lugares estos caminos primitivos eran utilizados por carretas en el siglo XIX. Las comunicaciones terrestres dejaron la huella de un sistema de transportes perteneciente a una sociedad organizada, anterior a los soberanos incas. Es preciso subrayar que la red de caminos incaicos se construyó no como una consecuencia del esfuerzo productivo, pues los caminos no sirvieron a fines económicos, sino a necesidades militares, estratégicas y administrativas. Sólo excepcionalmente eran recorridos por mercaderes y peregrinos, siendo frecuentados por correos, soldados y funcionarios. Los grandes caminos anuncian estados fuertes. Los primitivos cronistas y los antiguos viajeros, al mismo tiempo que con unánime admiración, comparan los caminos incas con las calzadas romanas, señalan también su papel estatal.

No se daban en el antiguo virreinato las condiciones geográficas precisas para unas buenas comunicaciones. Las enormes distancias, la accidentada orografía y los desiertos sin agua fueron barreras infranqueables. La naturaleza no ha proporcionado, en este caso, favorables condiciones. Los caminos incaicos fueron los grandes protagonistas al mediar el siglo XVI. Los españoles encontraron una red muy amplia y bien construida de caminos que les permitía recorrer por ella centenares de leguas en una larga faja, desde Pasto, pasando por Valparaíso, hasta el río Maule en la frontera antigua de Chile. Pedro Cieza de León, que formó parte del ejército de la conquista, y admirador de la cultura incaica, afirma acerca de este «largo camino que era tan famoso en estas partes como el que hizo Aníbal por los Alpes cuando bajó a Italia, y puede ser éste tenido en más estimación, así por los grandes aposentos y depósitos que había en todo él». Después de la fase inicial de la conquista perduró su trazado, aunque con esenciales alteraciones. Fue necesario acomodar aquellas rutas a las nuevas necesidades del tráfico a lomos de caballos y mulas, suprimiendo los desniveles de las escalinatas, practicables sólo para peones y la llama sudamericana. El camino incaico estaba adaptado al pie del indígena y a la llama. Esta razón explica por qué los españoles postergaron el sistema de caminos incaicos.

Los caminos facilitaron a los primeros conquistadores desplazarse de un extremo a otro con gran facilidad, especialmente en los turbulentos años de la conquista y guerras civiles. La ruta principal para los españoles siguió siendo el antiguo camino que unía Lima con el Cuzco por Jauja, Huamanga (hoy Ayacucho) y Abancay, y que después de empalmar en Jauja con la calzada que conducía por los Andes seguía hacia el norte.

De las múltiples ramificaciones de los caminos del inca, en la época de la colonia, sólo se aprovechó el que desde el Cuzco iba en dirección sudeste a la provincia de Charcas, cuya capital, La Plata, era desde 1560 sede de la Audiencia [1].

Los historiadores primitivos, siempre atentos a captar las lecciones derivadas del descubrimiento de nuevas tierras, han repetido la descrip-

[1] A lo largo de la historia, Charcas ha tenido sucesivos nombres. El primer nombre fue Nueva Toledo, pero no arraigó; después ciudad de los Charcas; Chuquisaca al tomar el nombre del departamento; La Plata por la abundancia de este metal en los cerros y finalmente Sucre en homenaje a Antonio José Sucre, héroe de la independencia.

ción y el elogio de los caminos peruanos. Las arterias incaicas impresionaron a los españoles porque en la península se carecía de esas vías de comunicación.

Los *reyes* incas dividieron el imperio en cuatro partes que llamaron Tahuantinsuyo, que significa las cuatro partes del mundo: oriente, poniente, septentrional y mediodía y en el centro pusieron el Cuzco, que quiere decir ombligo de la tierra. Llamaron Chinchaysuyo a la parte del norte, Condesuyo a la parte del poniente; la parte de oriente era Antisuyo y Collasuyo al distrito del mediodía. Desde Cuzco, capital del imperio inca, partían los cuatro grandes caminos que comunicaban la capital con las regiones más alejadas de las cuatro provincias. Los caminos disponían de rutas transversales que llegaban a los pueblos más apartados. Estos cuatro caminos, principales ejes troncales para todos los demás, tallados muchas veces en la roca viva, recibían el nombre de la parte del imperio que recorrían. Los cuatro suyos señalan cuatro partes o provincias pobladas por unos dos millones de hombres. El camino llamado Chinchaysuyo se dirigía por las llanuras a la cordillera y se extendía hasta Quito y Pasto. Por el camino de Condesuyo quedaban las provincias que estaban sujetas a esta ciudad y a la de Arequipa. El Andesuyo iba hacia las provincias situadas en las faldas de los Andes; después de atravesar la serranía descendía hacia los pueblos al otro lado de la montaña. El Collasuyo, también camino muy importante, recorría la provincia que llegaba hasta Chile.

La red de caminos forman una especie de tejido de celosía de al menos 23.000 kilómetros. El sistema vial de los incas, omnipresente en los Andes, fue la atadura de los pueblos a la autoridad del Estado. Algunos trayectos están hoy intactos y en excelentes condiciones. Viajeros españoles, que reiteradamente elogiaron las calzadas del Perú primitivo, las tuvieron por mejores que los caminos europeos del siglo XVI. Alonso Enríquez de Guzmán, del que nadie pone en duda el talento de escritor, aunque alguna parte del *Libro de la vida y costumbres* no contribuya a documentar la historia, cuenta que al inca

> tenianle hecho caminos a manos, de quinientas leguas de largo, y en ancho que caben diez de a caballo; el suelo como la palma de la mano, y una parte y otra de una tapia en alto y árboles de una parte y otra que quitaban el sol. Y cuando caminaba, iban cuatro o cinco

> mil indios delante, barriendo el camino con las mantas que ellos traen por capas.

Todo induce a pensar que recorridos de la ruta principal norte-sur pudieran tener origen preincaico, pues restos arqueológicos de construcciones antiguas denuncian la presencia de influencias culturales anteriores [2]. Algunos caminos de la costa norte estaban ya construidos y los incas los integraron en el propio sistema vial; parte de ellos cruzaban el desierto y enlazaban con ramales que se dirigían a los valles. Aun cuando nada pueda probarse de forma convincente por las fuentes históricas, las excavaciones arqueológicas aseguran que el trazado de varias calzadas de esta costa norte son ciertamente el resultado de técnicas avanzadas de ingeniería que desconocían los incas, que no hubieran sido capaces de trazar un camino recto de más de 70 kilómetros, salvando pasos difíciles. Hay tambos, como Tambo Real y Cerro la Virgen que manifiestan orígenes preincaicos. Los incas, además de aprovecharse de vías que ya estaban construidas, se sirvieron, también en la costa norte, de construcciones que pertenecían a pueblos anteriores.

Las estacas o postes que marcan los caminos de la costa norte, aunque fueron usados por los incas y los cronistas españoles hablan de su origen inca, debieron de ser levantados por los pueblos chimú o mochica, culturas clásicas de la costa. Los chimús fueron los últimos grupos sometidos por los incas, unos 50 años antes del Descubrimiento: la cultura mochica es anterior. El padre Fernando Montesinos, en *Historias antiguas historiales del Perú*, habla de la existencia de una dominación anterior al imperio de los incas, comprobada por la etnología. Existe auténtico conflicto entre los primitivos historiadores y cronistas de las Indias con los arqueólogos acerca del origen del camino principal de la costa norte. Las fuentes históricas, como Francisco de Jerez y Pedro Cieza de León, afirman que fue obra de los incas, pero para los arqueólogos ésa sería quizá una hipótesis remota ya que en los

[2] P. Kosok fue el primero que sugirió esta posibilidad en «Transport in Peru»; *Proceedings of the 30th. International Congress of Americanists*, Cambridge, 1955, pp. 65-71. Está publicado también en R. Ravines, ed., *Tecnología andina*, Lima, 1978. Estudios posteriores han confirmado la tesis de Kosok. J. Hyslop señala algunos puntos polémicos de la costa norte en *The inka road system, Orlando*, 1984, p. 54.

restos que se conservan del camino se encuentran componentes de una cultura anterior. Hay, pues, algunas partes del sistema vial incaico cuyo origen no queda suficientemente esclarecido, aunque hoy la historia puede acudir al amplísimo campo estudiado por la arqueología.

Los cronistas del siglo XVI, como Cieza de León y, medio siglo después, Garcilaso de la Vega, el Inca, recogen la versión difundida entre el pueblos incaico de que los preincaicos eran bárbaros. Así Cieza escribe: «Por las relaciones que los indios del Cuzco nos dan, se colige que había antiguamente gran desorden en todas las provincias deste reino que nosotros llamamos Perú, y que los naturales eran de tan poca razón y entendimiento que es de creer; porque dicen que eran muy bestiales». Sin embargo la arqueología nos ha revelado lo que casi ningún cronista afirma: que unos 2.000 años antes de los incas, la cultura peruana alcanzó altos niveles.

A pesar de los muchos datos que proporcionan soldados y clérigos —primeros cronistas e historiadores de Indias— y de los trabajos más recientes, no es posible fijar una extensión exacta del sistema vial incaico. Los cronistas entran de lleno en la descripción de los caminos, pero no hay coincidencia cuando se refieren a las distancias. Hablan de obra gigantesca y muy extensa, pero ninguno se propuso hacer un cálculo exacto del sistema porque era un dato que entonces no interesaba. La mayoría de estos cronistas recorrieron las rutas principales, pero no los ramales que los españoles abandonaron después de la conquista del Perú, porque llevaban a pueblos que no ofrecían interés para ellos. Las distancias fueron calculadas en leguas que, además de ser variable esta medida itineraria, nunca se referían a la extensión total del sistema de comunicaciones, sino que pretendían dar una idea de la separación que había entre dos pueblos concretos.

Si seguimos en la historiografía el establecimiento de las distancias entre las ciudades del virreinato del Perú veremos inmediatamente que Cieza de León fijó el camino de Quito a Cuzco y de esta ciudad a Chile en 1.100 leguas, número bastante exacto. La cifra en torno a las 1.100 leguas vino a ser una especie de número mágico, generalmente aceptado entre los escritores de los siglos XVII y XVIII, porque se limitaron a tomar los datos que proporcionaban las fuentes de la primera época colonial: Cieza, Lizárraga, Fernández de Oviedo, Polo de Orbegozo, Jerez, etc. Los viajeros del siglo XIX se dedicaron a escribir lo que veían, sin preocuparles las dimensiones del Incario. W. Prescott, histo-

riador del siglo XIX, calculó la extensión de la ruta por la sierra, pero se equivoca por defecto, pues a las 1.500 a 2.000 millas en que estima la extensión del camino sería preciso añadir algo más de 1.500 millas [3]. En 1936 el ingeniero peruano A. Regal define el Incario como un sistema vial de 14.000 kilómetros de extensión. El historiador argentino León Strube que dedicó muchos años al estudio de los caminos peruanos estima en 20.700 kilómetros toda la red. El estudio más reciente, al mismo tiempo que más completo, es el de J. Hyslop, *The inka road system*; Hyslop cree que el mapa completo de los caminos representa unos 23.139 kilómetros, y no descarta que futuros historiadores y arqueólogos lleguen a documentar la existencia de una red que se aproxime a los 40.000 kilómetros.

Nada importante quita o pone a los bien conocidos grandiosos caminos incaicos el conocimiento de la extensión real de los mismos, aunque desde una perspectiva arqueológica o histórica el tema tenga interés. Es muy difícil, con las técnicas actuales, reconstruir todo el sistema vial para lograr el tamaño exacto del Incario, porque algunos recorridos han desaparecido físicamente y de ellos no hablan las relaciones geográficas ni dejaron huellas los primitivos cronistas o historiadores.

Descripción de los caminos

El camino de la costa o de los llanos

El camino de los llanos corría paralelo a lo largo de la costa, mirando al mar. Lima, con excelente clima, era cabeza de las principales rutas del interior y centro de la vida del litoral. El trazado era recto,

[3] En 1916, por encargo de R. Larco Herrera, H.H. Urteaga confeccionó el mapa del Tahuantinsuyo que fue distribuido en las escuelas del país. En este mapa se estima la extensión de los caminos incaicos en 11.300 km. Otros mapas los publicó A. Regal en 1936 en el libro *Caminos del inca* donde fija en 14.000 km. la extensión del sistema vial incaico; posteriormente el profesor R. Levillier en la obra sobre *Francisco de Toledo. Supremo organizador del Perú*, coincide con Regal al determinar la extensión de los caminos del inca. El viajero y escritor V.W. Hagan publicó en 1955 un mapa muy completo sobre los caminos del inca en *Highway of the sun* y calcula en 15.400 km. todo el sistema vial.

con una anchura de más de 24 pies, y marchaba entre dos paredes de adobe; todavía hoy se conserva una parte importante de ellas. Los precipicios y zonas pantanosas estaban calzadas con piedras de cantería —que fue necesario traer de muy lejos— labradas y unidas sin mezcla alguna. Este camino de la costa componía un múltiple entramado de numerosas vías laterales y una ruta costera principal que tal vez en algunos tramos fuera doble.

El extremo de la ruta estaba en Tumbez; desde allí atravesando los valles por Paita y Trujillo llegaba a Chile donde se encontraban los caminos de la costa y del interior. A lo largo del camino —colocados estratégicamente— estaban los tambos reales y las casas para albergue de los reyes incas y pasajeros. En los extensos arenales que recorría iba marcado por mojones o estacas clavadas en los médanos para fijar los límites y orientar al transeúnte. A pocas leguas de iniciarse el camino en Tumbez se alcanzaba Paita, excelente puerto, principal escala de los barcos que iban de Lima a Panamá y México, pero que tenía pocas facilidades para las aguadas. De Paita el camino atravesaba el rico valle de Solana y se dirigía a San Miguel de Piura, la primera ciudad que fundaron los españoles en el Perú. Tenía fama de ciudad enfermiza, con un clima que afectaba a los ojos. Cuenta Lizárraga que apenas vio hombre que no fuera tuerto.

La dificultad mayor del tránsito estaba en los arenales, hasta el punto de que no se podía viajar sin guía, situación que fue objeto de la atención de los primitivos cronistas. Escribía fray Diego de Ocaña:

> La arena que hay es mucha y menuda y el viento que hace, como va el camino cerca de la mar es grande; y luego como las cabalgaduras pasan, ciega el viento la huella y no queda vestigio por donde se pueda saber dónde va el camino. Y así los que han caminado sin guía, muchos de ellos se han perdido y por aquellos arenales perecido de hambre y de sed... Y así se lleva el agua en unos calabazos grandes, ansí para la gente como para las cabalgaduras que milagrosamente pasan aquellas cuarenta leguas (de Paita a Olmos). Y por esa falta de agua se camina toda la noche... y todo el día estábamos sentados debajo de algunos algarrobos sesteando; y era tanto el calor, que la arena ardía como el fuego.

Cieza de León que dedica atención específica al itinerario de San Miguel de Piura a Trujillo afirma que el viajero sin guía se convierte

en víctima de las arenas. Lizárraga, que hizo el mismo recorrido algunos años después, insiste en la necesidad de llevar guía. «No se puede caminar sin guía», escribe, «y lo más del año se ha de caminar de noche por los grandes calores del sol: los guías indios son tan diestros en no perder el camino de día ni de noche que parece cosa increíble». De análoga manera se expresaba el padre Bernabé Cobo.

Desde San Miguel de Piura hasta Trujillo había 60 leguas por arenales y malos caminos. Después de recorrer 22 leguas se llegaba al valle de Motupe donde se tomaba el camino real de los incas. En el valle de Lambayeque —salida de las minas de Chola— el camino se adentraba en el interior hasta alejarse ocho leguas de la costa. Algunos viajeros, como Lizárraga, continuaban por un camino próximo al mar, por pueblos de indios donde los mayordomos de los encomenderos proporcionaban gratuitamente aves, cabritos y maíz. La desaparición desafortunada de estos poblados indios fue acompañada por el abandono de aquel camino. Las veredas por los valles de Lambayeque, Zaña y Jequetepeque estaban más al interior que los caminos que cruzaban los valles de Chicama y Moche. La ruta de la costa que pasaba por estos dos valles había sido en otro tiempo el principal camino incaico y la parte más espectacular, con ancho aproximado de 28 metros y con muros laterales de dos metros de altura.

Entre el puerto de Paita y Lima había tráfico muy intenso a lomo de mulas que transportaban arroz, azúcar, cacao y paños de Quito. También el transporte de las mercancías se hacía por medio de los indios de carga. Los incas, además de tener indios para este trabajo, usaban la llama o el guanaco, que eran más útiles para la conducción de carga, aunque más lentos. En ninguna parte encontraron los españoles carretas. La localidad más importante entre Paita y Lima fue Trujillo, ciudad con buena riqueza agrícola y nudo de comunicaciones, de donde salían dos rutas transversales: una hacia Cajamarca, Chachapoyas y Mayobamba, y la otra iba a Huamachuco y Porcoy.

Desde Trujillo el camino de la costa continuaba al lado del mar, siguiendo siempre un itinerario que cruzaba a lo largo de los arenales hasta entrar en las llanuras de Paraponga. Después de vadear el río Rimac se divisaba la enorme planicie de Pachacamac, donde Pizarro levantó la ciudad de Lima. Los accesos al interior, desde el camino principal de la costa, se hacían por numerosos ramales transversales abiertos al tránsito entre Trujillo y Arequipa. De Lima partían los accesos más

frecuentados: uno iba hacia Tarma, Huánuco y las minas de Pasco; otro salía para Jauja, Huamanga y las minas de Huarochi.

La ruta Lima-Cuzco era la verdaderamente importante; 30 leguas separaban las dos ciudades por un camino difícil entre ásperas montañas. Cuenta Enríquez de Guzmán que cuando iba de Lima a Cuzco cayeron él y el caballo, que valía 2.000 ducados. «Hizose pedazos el caballo», escribe, «y yo por el mollete (molledo) el brazo izquierdo y la pierna deste lado, no quebrada como el brazo, pero casi, y toda desollada y una herida en la cabeza... Item, perdí una negra con mi cama que no era menester para mi daño, aunque —las gracias a Dios— no me faltó que el gobernador D. Diego de Almagro me diese la mitad de su cama». En carta al emperador Carlos V le decía: «Traigo un brazo quebrado, porque me despeñé de un cerro muy alto y se hizo pedazos el caballo y milagrosamente me escapé. Y por venir malsano es menester restaurallo». Los relatos de los primitivos cronistas hablan frecuentemente de la cama, que era cuidadosamente transportada si no querían dormir en el suelo. Fray Diego de Ocaña, camino de Paita a Lima, alquiló cuatro caballos, uno para llevar la cama «sin la cual ningún hombre camina en esta tierra, porque si no la lleva dormirá todo el camino en el suelo desnudo, porque —continúa— no hay camas en los tambos, sino unos poyos y barbacoas de piedra donde el que no lleva cama se revuelve en su capa y duerme sobre aquellas barbacoas y poyos de piedra».

Por la costa continuaba el camino principal hasta el puerto de Chincha, desde donde seguía por Nazca, Camana y Arequipa hasta alcanzar Arica. A este puerto traían a embarcar la plata de las minas de Potosí, Oruro, Porco y Charcas y hasta él llegaba la Armada del mar del Sur para llevarla a Lima. En Arica hacían también escala los navíos de Chile. Gracias a la vida que daba el puerto había en Arica varias recuas de llamas y más de mil mulas para el transporte de las mercancías a Potosí y Charcas y de La Plata al puerto. De Arica, rumbo al sur pasaba por Tarapacá y después de San Pedro de Atacama atravesaba la cordillera hasta el terrible desierto de Atacama desde donde volvía a buscar el mar para ir a Copiapó, en Chile. Aquí un ramal de la arteria vial se desprendía para cruzar los Andes por el paso de San Francisco. De Valparaíso, ya en el último tramo, llegaba al río Maule donde acababa el territorio de Collasuyo.

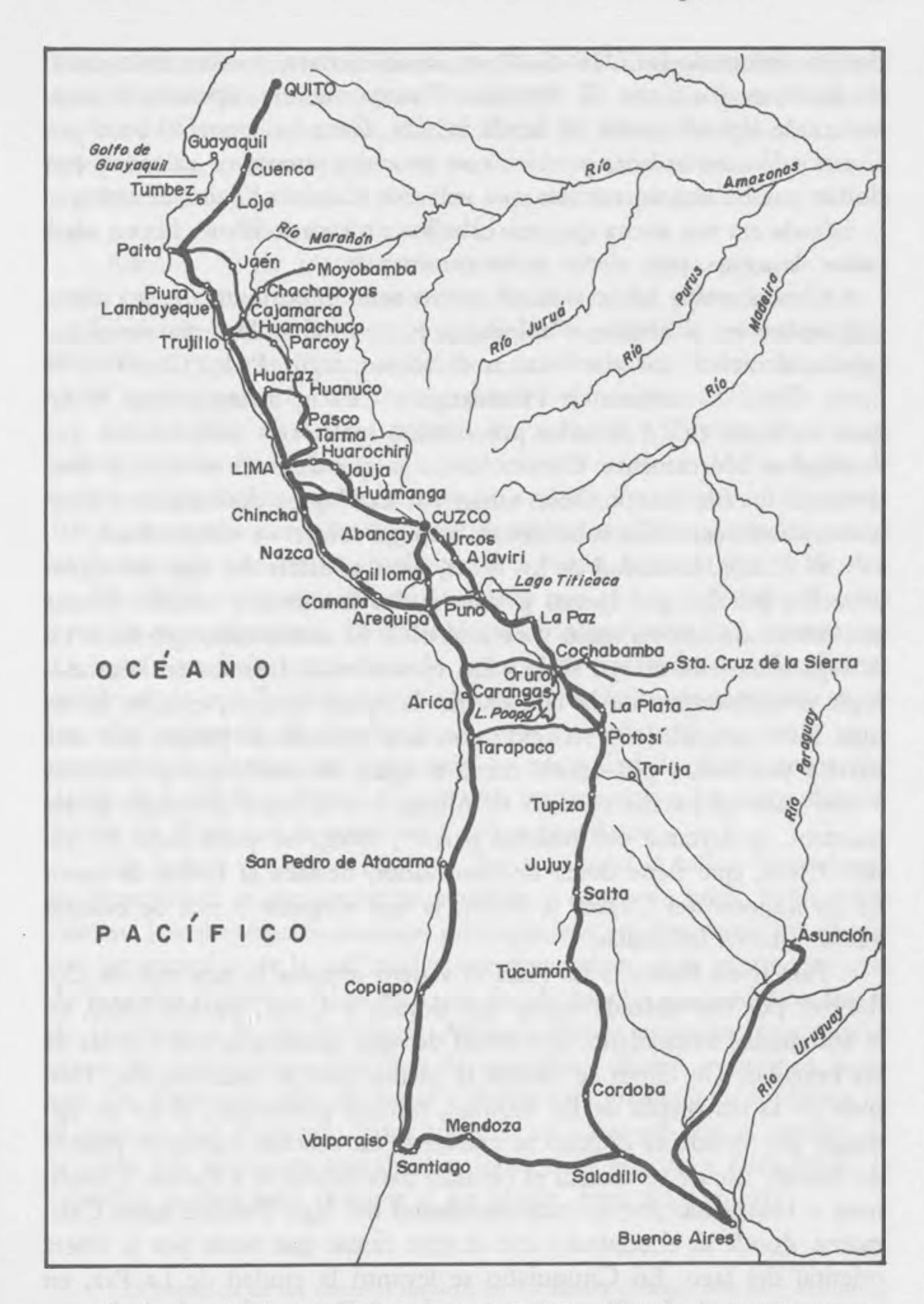
El cronista Agustín de Zárate, al referirse a los caminos de los incas, cuenta que cuando

> Guainacapac fue desde la ciudad de Cuzco a conquistar Quito, que hay cerca de quinientas leguas de distancia, como iba por la sierra tuvo grande dificultad en el pasaje por causa de los malos caminos. Y así paresciéndoles a los indios que era justo hacerle camino por donde volviese victorioso de la conquista... hicieron un camino por toda la cordillera, muy ancho y llano. Y no contentos con haber hecho tan insigne obra, cuando otra vez el mismo Guainacapac quiso volver a visitar la provincia de Quito... tornó por los llanos y los indios le hicieron en ellos otros caminos de tanta dificultad como el de la sierra... hicieron un camino que casi tiene cuarenta pies de ancho con muy gruesas tapias.

Camino de la sierra

Desde Santa Marta hasta el estrecho de Magallanes se extienden dos cordilleras paralelas. Entre las dos pasaba el camino real de la sierra, llamado del inca en aquella época. Arrancaba de Pasto hacia la ciudad de Quito y continuaba hasta Chile. El camino, de más de 20 pies de ancho, necesitó un trabajo incomparable para vencer los obstáculos que oponía el terreno. Para su ejecución fue necesario nivelar precipicios y allanar concavidades. En las partes más altas, socavada la peña viva, formaron placetas a las que se ascendía por escaleras de cantería, para que el viajero disfrutase del espectáculo de la cordillera. Cuando el inca pasaba por allí, los que llevaban las andas descansaban y el emperador descendía para contemplar el panorama. Cuenta Cristóbal de Molina, el Almagrista, que por toda la ruta se iba a caballo, porque aunque el terreno era áspero y montañoso siempre se caminaba por llano y con facilidad.

De Quito —una de las profesiones importantes del reino del inca Atahualpa—, asentada en terreno montañoso en fértiles tierras y buenos pastizales para alimentar las llamas, salía el camino para Tacunga y Loja. Luego atravesaba el valle de Ayavaca y, desde este pueblo, después de subir la montaña, por Cochabamba, Cajamarca, Tarma, Jauja y Huamanga seguía hasta el Cuzco. Dentro del espíritu de conquista



Principales vías de comunicación en el virreinato del Perú. Siglos XVII-XVIII.

del que informan las ideas de Antonio de Herrera, y sobre todo cuando habla de los viajes de Francisco Pizarro, tiene estupendas descripciones de algunas partes de la vía incaica. Cuando cuenta el paso por Cajas y Huancabamba, pueblos con muchos puentes y calzadas, por donde pasaba el gran camino que venía de Cuzco a Quito, refiere que la calzada era tan ancha que seis caballos sin tocarse iban a la par, «con caños de agua», para alivio de los caminantes.

Cochabamba había sido el centro más importante de la cultura tiahuanaco en el altiplano boliviano, por eso el valle tenía varios caminos, al menos dos vías incaicas de acceso, según Pedro Gutiérrez de Santa Clara. El camino de Huamanga a Cuzco, distante unas 70 leguas, se hacía en 12 jornadas por camino malo, con temperaturas que cambiaban bruscamente. Cuenta Lizárraga que después de dormir donde hacía un frío insoportable, salían y a tres leguas descendían a «hornos encendidos, valles calidísimos» y luego subían «a temple frío».

El Cuzco, la ciudad de los incas, tenía a finales del siglo XVI calles estrechas por las que apenas podían ir dos hombres a caballo. Pasaba por medio un arroyo sucio y de mal olor. El comentario que hace Lizárraga sobre este arroyo abarca dos épocas muy distintas en la cronología administrativa de la ciudad. En la época incaica, escribe, lo tenían bien «acanalado y recogido con una muralla de piedra, por una parte y por otra, y por donde corría el agua, enlosado, que ni se vertía a otra parte ni pasaba cosa en él. Ahora, con el buen gobierno de los nuestros, se derrama por muchas partes y anega no poca parte del valle». Cieza, que tiene dotes de observador, destaca la forma de vestir de las mujeres del Cuzco, la mejor, la más elegante y rica de cuantas había visto en las Indias.

Para ir de Cuzco a La Plata el viajero tomaba la ruta real de Collasuyo, por una calzada ancha que llevaba a Urcos, pueblo indio, en la antigüedad amurallado, con traída de agua canalizada por encima de las murallas. De Urcos se extraía la piedra para la construcción. Después de la rinconada de La Mohína, terreno pantanoso, lleno de ciénagas, por donde el camino se convertía en calzada, estaba el pueblo de Ajaviri, donde se dividía el camino para desviarse a Pucara y continuar a Huancano por la costa occidental del lago Titicaca hasta Calamarca, donde se encontraba con el otro ramal que venía por la ribera oriental del lago. En Chuquiabo se levantó la ciudad de La Paz, en una región agrícola. El camino cruzaba el Desaguadero de la laguna

Titicaca por un puente construido de haces de junco flotantes sobre el agua, transitable también para caballerías. El camino pasaba por el tambo de Caracollo camino de La Plata. En Caracollo había una pequeña venta, en torno a la cual andaba a mediados del siglo XVI un mestizo, famoso ladrón de caballos y mulas que después los vendía a bajo precio en Arica, según cuenta Lizárraga.

Además de las grandes vías existían sendas de a pie que unían unos valles con otros; cruzaban los Andes por las partes más bajas y establecieron una importante comunicación entre los pequeños pueblos. En el paso de Cuzco a Titicaca, por los valles de los ríos, había varias sendas que eran utilizadas cuando llegaron los españoles.

De La Plata el camino continuaba a Potosí y Tupiza. De Potosí, por la explotación de las minas, salían varios caminos. Media legua de las minas de Porco pasaba el camino real de Potosí para Arica; eran 100 leguas malas con arenales muy pesados para las mulas y las recuas de llamas que transportaban el azogue a Potosí desde el puerto de Arica. Resultaba camino malo, muy temido por el frío y la falta de agua y ventas para albergarse. Después de pasar la quebrada de Contreras en 15 leguas no había una gota de agua. Esto motivaba que las llamas murieran de sed. Lizárraga, que tuvo conocimiento de este paso escribe: «Así se muere de hambre y sed, ver en toda esta quebrada tanta osamenta de carneros es lastimoso». La necesidad de abastecer las ciudades de La Plata y Potosí dieron gran importancia a las comunicaciones de La Plata con la costa del Pacífico por Arica.

De Tupiza el camino bajaba a Tarija, cruzaba el valle y la quebrada de Humahuaca y seguía por las planicies y cerros de Jujuy, Salta y Tucumán. Los principales caminos prehispánicos en Argentina los formaron los extremos de la red incaica que penetraban en la región noroeste de la actual república. Una ruta que fue de mucha trascendencia fue la de Uspallata y el río Mendoza. Algunas denominaciones topográficas, como las corrupciones fonéticas de *tambillitos*, aluden a caminos incaicos. De Tucumán salía un ramal a Belén para atravesar la cordillera en el paso de San Francisco hasta conectar en Copiapó con el camino de la costa. De Tinogasta cruzaba las sierras de Chilecito y tramontaba la cordillera andina para alcanzar el río Maule, final del camino [4].

[4] La presencia de los caminos incaicos en los Andes chilenos está bien documentada en R. de Lizárraga, *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata*

Complementos de la red de caminos incaicos: paredes y postes

Complemento de la red de caminos incaicos, tanto en la costa como en la sierra, fueron las tapias, las paredes de adobe o piedra a ambos lados de los caminos y los postes. La selección de los materiales dependía de las condiciones favorables o desfavorables del lugar. Así las paredes de adobes están directamente relacionadas con la presencia o proximidad de agua, imprescindible en esta clase de construcciones; en los lugares donde no había agua las paredes eran de piedra. Las paredes o muros de adobe superaban en altura a las de piedra que excepcionalmente alcanzaban los dos metros, pero no solían pasar del metro de altura. De estas paredes se conservan datos precisos de cronistas e historiadores. En las zonas de montaña las paredes se levantaron de piedra; el padre Bernabé Cobo habla también de paredes hechas de tepe, aunque no se han encontrado restos de estas construcciones.

Entre los cronistas e historiadores clásicos de la época que hablan de las paredes en los caminos del inca, hay que señalar a Cieza de León; cuenta que los incas mandaron hacer los caminos de 15 pies de ancho, y que por ambas partes iba una pared «mayor que un estado (hombre) bien fuerte; todo el espacio de este camino iba limpio y echado por debajo de árboles, y destos árboles por muchas partes caían sobre el camino ramos dellos llenos de frutas». El inca Garcilaso refiere que «los caminos de la costa iban cercados por ambos lados de un muro de adobes, adonde fue posible hacerlo, que no en los arenales por falta de barro». Enríquez de Guzmán, uno de los pocos cronistas primitivos que han prestado atención a la anchura de las paredes, asegura que tenían dos varas de ancho y seis de alto.

En cuanto al significado y finalidad de las paredes de adobe en los caminos de la costa, viajeros y misioneros, como Lizárraga y Cris-

y Chile, Madrid, 1968; M. de Olaverría, «Informe de Miguel de Olaverría sobre el reino de Chile y sus guerras», *Documentos sobre la Estadística y la Geografía de Chile*, París, 1852, pp. 13-54; M. de Olivares, «Historia militar, civil y sagrada del reino de Chile», *Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional*, vol. 4, Santiago de Chile, 1864, y en el viajero inglés J. Miers en *Travels in Chile and La Plata*, Londres, 1826.

tóbal de Molina, afirman que se hicieron para proteger los cultivos de los pasajeros y soldados. Según Lizárraga, los caminos iban entre dos paredes, «a manera de tapias hechas de barro de mampuesto, de un estadio de alto, derecho como una vira, porque los caminantes no entrasen a hacer daño a las sementeras, ni cogiesen una mazorca de maíz ni una guayaba, so pena de la vida, que luego se ejecutaba». Cristóbal de Molina, gran admirador de la cultura incaica, escribe:

> Tenían una muy loable costumbre la cual, si los españoles que entraron en la tierra guardaran, no se hubiera destruido como lo está (el camino); y es que cuando había gente de guerra entre ellos y caminaban, aunque fueran cien mil hombres, no habían ninguno de ellos de salir del camino real por do pasaban so pena de muerte... Y para esto tenían los caminos, por todo lo que duraban los pueblos, con sus tapias altas para que no se pudiesen salir [5].

Para que la protección de los frutos del campo fuese más eficaz, además de las paredes protectoras, tenían guardias de vigilancia en los caminos. Cuando algún soldado no respetaba los frutos se aplicaba la pena de muerte al soldado o al capitán responsable. Por eso, según cuenta el padre Morúa en el Perú antiguo no había ladrones ni vagabundos porque «el miedo hacía caminar a todo el mundo por el camino derecho».

Muchos caminos del inca iban sobre arena durante grandes distancias. Sucedía en los caminos de la costa y en los de la parte norte de Chile. Algunas de estas vías eran simples sendas que se adentraban en los valles, pero en su mayoría eran caminos amplios, entre paredes de adobes, o señalados con una línea de piedras o estacas. Los incas habían puesto cuidado especial en señalizar bien los caminos cuando salían de los valles y penetraban en los arenales. Los caminos de la costa norte peruana, que cruzaban desiertos de arena, estaban marcados de trecho en trecho por estacas o postes de madera, hincados en el suelo, para que sirvieran de guía a los caminantes, ya que el viento

[5] M. de Estete escribía en 1535 que las paredes estaban decoradas con monstruos, pescados y otros animales, para entretenimiento de los caminantes; M. de Estete, «Noticias del Perú», *Colección de libros y documentos referentes de la historia del Perú*, 2.ª serie, T. 8, Lima, 1924, p. 41.

que venía del mar cegaba el trazado del camino y no dejaba huella. En estas rutas, donde la arena y la falta de agua impedían la construcción de los muros de adobes, es donde más necesarios eran los guías indios. Expresa el inca Garcilaso que después de más de siete décadas de la conquista del Perú, de toda aquella construcción de caminos del inca, se conservaban solamente los postes de madera hincados en los desiertos del camino de la costa [6].

Pese a las denuncias del inca Garcilaso, a mediados del siglo XVI se conservaban enteras muchas de las paredes que protegían los caminos, pero los postes de madera habían desaparecido en muchas partes porque los españoles, en tiempos de guerra y de paz, hacían con ellos lumbre, según cuenta Agustín de Zárate, contemporáneo de los hechos. La gran obra vial de los incas se completaba también con la atención a los caminos: se tenía cuidado de limpiar los que iban por los valles, renovar las paredes deterioradas y de volver a colocar los postes derribados por el viento.

En el desierto de Atacama los caminos estaban señalados con mojones de piedra que tenían aproximadamente un metro de alto [7]. Algunas fuentes primitivas hablan de la introducción de adelantos importantes en la comunicación para mayor facilidad de desplazamiento. El camino de Cuzco a Chile tenía señalada la distancia de la media legua y la legua, según Cristóbal de Molina. En cambio en otros caminos la distancia estaba marcada a intervalos de legua y media de acuerdo con las informaciones que proporcionan Cieza de León y Guamán Poma.

Las grandes dificultades de los viajeros que transitaban los caminos peruanos fueron la arena y el frío de la sierra. Pequeños complementos de las comunicaciones, como las grandes estacas de madera, contribuyeron en los primeros años de la colonia a perfilar mejor las rutas. Pero los arenales furon obstáculo permanente, lo mismo que la falta de agua. En el camino de Trujillo a Lima, seis leguas antes de

[6] Ricardo Rojas en el prólogo a la obra del inca Garcilaso, hijo de una princesa india, asegura que llegó a España procedente del Cuzco para reclamar al rey su patrimonio y que, al ser desatendida la petición, decepcionado de la corte y del mundo entró en religión donde llevó una vida oscura hasta que se dedicó a escribir.

[7] T. Morrison encontró en la costa sur cerca de Nazca algunas filas de piedras que pudieran haber servido también como guías en los caminos; T. Morrison, *Pathways to the Gods*, Nueva York, 1978, p. 25.



Gobernador de los caminos ordenando a un siervo plantar una estaca al borde del camino y varios tambos al fondo. De la *Nueva Crónica*, de Guamán Poma, siglo XVII.

llegar a la capital, había un cerro de arena muy menuda de dos leguas largas de subida y bajada que era necesario cruzar de noche para evitar la muerte de las mulas. Cuando fray Diego de Ocaña pasó por allí en los primerísimos años del siglo XVII encontró el cerro «lleno de cabalgaduras muertas». Como la falta de alojamiento era un problema constante para los viajeros, se dormía al aire libre, pero la costa tenía el peligro de los remolinos de aire. «Ha sucedido», escribe Lizárraga, «estar durmiendo en estos arenales el pasajero y viniendo un remolino de éstos, caer sobre el pobre viandante y quedarse allí enterrado en la arena». Cuando se viajaba por los caminos de la costa, próximos al mar, para evitar los grandes médanos de arena que mudaban los vientos de una parte a otra y cegaban los caminos en los muchos lugares que se podía caminar a orillas del agua, iban por las arenas mojadas de las playas.

La anchura de los caminos

Hasta que el abandono acabó con las rutas incaicas, ellas fueron el medio de comunicación preferente de los españoles. Por eso en las fuentes históricas primitivas hay abundantes datos sobre la anchura de los caminos, aunque rara vez éstos sean coincidentes. Pecan por demás, debido a que los españoles, impresionados por las grandes redes viales, tienden a exaltar en exceso la grandeza de las obras incaicas, y como en las vías anchas las facilidades de los desplazamientos eran mayores el elogio no admite limitaciones.

Entre los cálculos del cacique indio Guamán Poma que estima en cuatro varas (11 pies) de ancho los caminos y los 45 pies de que habla Gutiérrez de Santa Clara hay una gran variedad de cifras, muchas de ellas imprecisas y sólo de alcance local. Estudios modernos, como los realizados por Víctor W. von Hagen, han subrayado la grandeza incaica al estimar la anchura en 24 pies en todo el sistema de comunicaciones del inca; número que se corresponde con los 25 pies estimados por el geógrafo Murillo Valverde. La construcción de los caminos no era uniforme; algunos eran sendas estrechas que no superaban los tres pies de ancho de acuerdo con estudios arqueológicos. Los propios historiadores primitivos describen amplios trayectos de los caminos de la costa como pasos difíciles, marcados por filas de estacas, que más que

auténticos caminos eran sendas. En estos caminos entre arenales no se advierte una construcción formal. Los caminos que cruzaban valles con agua eran más estrechos que los de la sierra, pero por ellos podían pasar dos o tres caballos, uno al lado de otro, según B. Cobo.

Debido a la idealización de las comunicaciones incaicas, las medidas de los caminos se hicieron con criterios emocionales, de ahí las diferencias y diversidad de dimensiones.

El abandono de los caminos incaicos durante la época colonial

El sistema vial incaico que admiró a los conquistadores y a los cronistas, por donde transitaron los soldados y más tarde los animales de carga que se emplearon en el transporte de mercancías, padecieron el abandono de los españoles que no atendieron a la reparación de las destrucciones y deterioros ocasionados por el tiempo y las guerras civiles. Las necesidades administrativas de los incas habían ido creando una serie de servicios atendidos por funcionarios y por entidades locales. La conservación y reparación de los caminos estaba encomendada a las comarcas próximas. Cada año, a su tiempo, se reparaban todos los caminos, acequias, puentes y calzadas que tenían asignados a su servicio. El pueblo tenía en gran estima la red de comunicaciones, por eso «tienen grandísimo cuidado en repararlos», escribe el inca Garcilaso, «que apenas se ha caído una piedra cuando la vuelven a poner. Tiénenla repartida por sus distritos, para que cada nación tenga cuidado de reparar su parte, y a porfía unos de otros la tienen».

Durante la época colonial los caminos cayeron en lamentable abandono y en algunos sitios se perdió hasta su misma huella, como denuncian algunos cronistas. Entonces preocupó más mantener las rutas de las flotas y galeones y las vías de aprovisionamiento que, por supuesto, no bajaban de Quito al Cuzco, sino que subían desde El Callao a Panamá y de allí a Sevilla.

A consecuencia de esta marginación los efectos se hicieron notar particularmente en los caminos de la costa. En la sierra las antiguas vías se sustituyeron por caminos de herradura por donde transitaban cargadas a centros mineros rebaños de llamas y recuas de mulas. La desaparición de los mercados locales contribuyó también al abandono de los ramales que salían del camino central. Caminos que no sólo

fueron olvidados, sino abandonados y deshechos asegura Cieza de León. De aquella gran obra «sólo ha quedado lo que el tiempo y las guerras no han podido consumir», escribía dolorido el inca Garcilaso. Para determinar los niveles de desatención de los caminos primitivos tiene interés la *Descripción* de Lizárraga donde afirma que 20 años después de la conquista del Perú los caminos estaban desapareciendo por el abandono de los corregidores y era preciso rodear en algunas partes «más de dos leguas» conforme «era la calzada perdida».

Vázquez de Espinosa que viajó por el Perú en el siglo XVII dice que parte de los caminos estaban en pie, pero abandonados. «Que fuera muy justo», escribe, «se hubiera mirado más de los caminos para que sirviesen, pues eran en beneficio de los españoles, aunque como no se mira más de al particular de cada uno y no al universal, todo se va consumiendo». Un siglo después afirmaba Concolorcorvo que se habían derrumbado muchos tambos y podrido hasta las sogas de los puentes colgantes. Jorge Juan y Antonio de Ulloa informaban de que la mayor parte de los caminos habían sido «arruinados por el descuido de los nuevos habitantes».

De momento la utilización de estas fuentes de información histórica es la única que sirve de base para el estudio de la situación de los caminos incaicos en los siglos XVI y XVII.

Los puentes del inca

A la red de caminos es preciso agregar el sistema de puentes colgantes o flotantes de balsas, según se trate de ríos rápidos, encañonados como el Apurímac o ríos de aguas tranquilas como el Desaguadero de la laguna Titicaca. Al cabo de cinco siglos la ingeniería moderna continúa admirando los puentes incas del antiguo Perú; puentes colgantes de cuerdas entrelazadas encima de los abismos. Estaban hechos de los materiales que tenían a mano: juncos, cuerdas, cernejas y bejucos. Los puentes fueron obras audaces del ingenio pero también prodigio de enorme voluntad.

La técnica para cruzar los ríos andinos venía desarrollándose durante miles de años antes de llegar los españoles en 1532. En tiempo de los incas, como en la actualidad, la mayoría de los nativos de los Andes no sabían nadar. «Casi no hay indio alguno que sepa nadar —es-

cribía en 1534— Pedro Sancho de la Hoz», por eso aunque los ríos sean pequeños y se puedan vadear construyen puentes. Los incas utilizaron múltiples medios para cruzar los ríos y fueron varios los factores materiales y técnicos que influyeron en el modelo de construcción de las pasaderas. Cada modelo geográfico tuvo su puente adecuado.

Puentes de madera y de piedra

El empleo del tronco de árbol tendido sobre un río es el puente más primitivo; los peruanos hicieron también estos puentes. Consistían en algunos troncos unidos por sogas sobre los que se extendían varas. Las primeras noticias sobre ellos las dan los que acompañaron a Hernando Pizarro a Pachacamac. Miguel de Estete, que dejó escrita una magnífica relación del viaje, afirma que solían hacerse en trechos que no excedieran de 14 metros, sin barandilla y de unos tres pies de ancho. En algunos lugares de la sierra los incas tenían que caminar más de cinco leguas para descender a los valles en busca de troncos de árbol. Es de suponer que estos puentes serían numerosos por su fácil construcción, pero Alberto Regal enumera solamente 19 que, de acuerdo con las fuentes, eran usados en el Perú de los incas.

Los puentes de piedra se encuentran fundamentalmente en los Andes centrales donde los ríos no son muy anchos. Aunque había cientos de puentes de piedra los cronistas no hablan de ellos porque presuponían su existencia, y no tenían nada de espectacular, al ser de pequeñas dimensiones; a veces una simple losa como las del río Huatanay que bajaba encajonado. En la región de Huánuco había 32 puentes de piedra y el criollo Diego de Espinosa Campos menciona solamente dos en la inspección que hizo en 1596. Había puentes de varios ojos o luces, como el puente del Inca o de Lauricocha en la sierra de Junín, que se componía de 21 ojos, con estribos y anchos pilares, que se conserva en la actualidad.

En los Andes había también puentes naturales de piedra, espectacular curiosidad que ofrecía la acción de la naturaleza. A estos puentes, que constituyen una atracción para científicos y viajeros, los indígenas llamaron *rumichaca*, que etimológicamente significa puente de piedra. Dos importantes puentes rumichaca, descritos brevemente por Cieza y Lizárraga en el siglo XVI están situados en partes opuestas del imperio.

Uno en el extremo norte del camino de Chinchaysuyo sobre el río Carchi en la frontera Ecuador-Colombia; «puente que parece artificial», comentaba en 1553 Cieza en la descripción de la región de Huaca. El otro, del que habla Lizárraga como paso muy peligroso, cruza el río Mendoza en la ruta transandina de Uspallata a Chile; tiene 30 metros de ancho y está suspendido 25 metros sobre el río. El naturalista inglés Darwin, que lo cruzó en 1835, no vio en él nada digno de mención.

Puentes colgantes

Estos puentes de tecnología sofisticada y auténticamente incaicos se construyeron en los lugares donde era difícil conseguir vigas maestras de madera [8]. Los españoles los llamaron de «maroma» o «hamaca». El piso estaba tan minuciosamente tejido con ramas que no podía verse el agua. Los estribos eran de piedra viva o de cantería y los gruesos cables trenzados de vegetal flexible y resistente estaban hechos de «lloque», unas veces solo, y otras combinado con el maguey. También se empleaban tallos de chilca, arbolillo balsámico y muy frondoso, abundante en las quebradas de la sierra. Con sauces trenzados y cuerdas finas de bejuco se formaba una especie de barandilla para que nadie pudiera caer al agua.

En la descripción que hace el inca Garcilaso de los puentes «hamaca» y que ha pasado a las antologías históricas, se refiere a las criznejas hechas de mimbres peruanos —ramas delgadas y correosas— hasta conseguir cables tan gruesos como el cuerpo de un hombre. Miguel de Estete, cuando describe el puente al sur de Cajamarca, asegura que los cables vegetales tenían el tamaño del muslo de la pierna de un hombre. Gutiérrez de Santa Clara, cronista y soldado mestizo nacido en México, que viajó en el siglo XVI por el Perú, escribe que los puentes colgantes «hamacas» duraban cuatro años o más y cuando se deshacían los indios del lugar encargados de la reparación construían otros con materiales nuevos. En el siglo XIX el cuero había sustituido al trenzado de mimbres.

[8] Afirmación corroborada por la inspección de 1596, R. Mellace, «Significación histórica de los puentes en el virreinato peruano del siglo XVI»; *Historia y Cultura*, 1, 1965, pp. 85-86.

Algunos de los primeros historiadores de Indias trataron de descubrir el origen de los puentes colgantes. Se hizo común creer que la idea fue sugerida por la «cadena de monos»: singular manera que tienen los monos de cruzar los espacios que no pueden alcanzar con un salto. Cuenta el padre Acosta que contempló a los monos asirse uno a la cola del otro hasta componer una cadena de varios para alcanzar la rama de un árbol de la orilla opuesta. Para ello se mecían en el aire y «el primero ayudado de la fuerza de los otros, salta y alcanza y se ase al ramo, y sustenta a los demás, hasta que llegan asidos uno a la cola del otro». Los científicos españoles Jorge Juan y Antonio de Ulloa, en la relación del viaje que hicieron por América en el siglo XVIII, aceptan —igual que el padre Acosta— la influencia de la habilidad de los micos en la construcción de los puentes colgantes.

De acuerdo con Garcilaso, el Inca, el puente sobre el río Apurímac, de unos 45 metros de largo, fue el primer puente colgante construido en el Perú por el inca Mayta Capac, cuarto emperador inca. La primera noticia de los puentes colgantes la dio Miguel de Estete, veedor de la Audiencia, en la relación sobre el viaje que realizó con Hernando Pizarro. Pero Sancho de la Hoz, secretario de Francisco Pizarro, a quien acompañó en el viaje de Cajamarca a la ciudad de Cuzco, escribió la reseña más amplia en la memoria que dirigió al rey en 1534. Cuando F. Pizarro llegó al puente sobre el río Jauja —que habían quemado los soldados indios después de pasar— lo encontró reconstruido porque el capitán que iba por delante había mandado reponer a los guardas que vivían en aquel lugar [9], con los materiales que habían escondido cuando pasaron los indios que lo habían quemado. Los puentes estaban vigilados por guardas para impedir que los ladrones pudieran pasar la plata robada; al mismo tiempo estaban encargados de mantenerlos en buen estado.

Al cruzar estos puentes «tiemblan muy fuertemente», escribe Sancho de la Hoz, «de manera que al que no está acostumbrado se le va la cabeza». Por un puente «hamaca» pasaron los españoles con 60 caballos y pese a que hicieron muchos agujeros ninguno cayó al agua,

[9] Los indios solían quemar los puentes para impedir el paso de los españoles. Cuenta el cronista fray Antonio Remesal que Diego de Almagro pasó el río Lebibamba con grandes dificultades porque los indios habían quemado el puente.

por el buen trenzado del piso hecho de mimbres. Cuenta fray Antonio Vázquez de Espinosa que los puentes llevaban dos maromas más altas que servían de pretiles.

El puente Apurímac, que estaba en el camino real de Cuzco a Lima, era el rey de los puentes incaicos y en 1822 se conservaba en forma casi idéntica a como lo describió el inca Garcilaso, según el testimonio del general García Camba. El piso del puente estaba hecho a base de un enrejado muy tupido, en forma de zarzo sobre gruesas cuerdas vegetales que resistían el paso de los caballos. Destruido el puente durante las guerras civiles fue necesario cruzar el río metidos en cestos, descolgados por maromas atadas a los pilares, hasta que el virrey Luis de Velasco (1596-1604) construyó un puente colgante de madera, para asegurar el tránsito permanente entre Lima y el Cuzco, y otro en el río Barranca, que atravesaba el camino real entre Lima y la villa de Santa. Anteriormente, Andrés Hurtado de Mendoza había intentado levantar un puente de piedra sobre el río Apurímac, pero una riada arrastró los estribos y las piedras labradas cuando iba a comenzarse la obra. Fray Diego de Ocaña, que pasó por el puente Apurímac cuando acababa de construirse sobre «unas cadenas de madera colgadas de una orilla a la otra, asidas de unos argollones de hierro», dice que era «la mejor invención» que había en aquellos reinos.

Aunque algunas «historias» deben ser tamizadas teniendo en cuenta el fondo de fantasía popular que prevalece en el ánimo de las gentes sencillas, nos hacemos eco aquí de una de las más conocidas narraciones en torno al puente colgante de Apurímac: el de la monja Alférez. En el camino de Cuzco a Andahuaylas, un día del año 1617 una monja, con dos vizcaínos y tres esclavos negros, daba muerte a tres de los ocho guardias que la esperaban para castigarla por un homicidio [10].

Otro de los grandes puentes colgantes incaicos, de acuerdo con las relaciones que publican Guamán Poma y Gutiérrez de Santa Clara, fue el de Abancay, en el camino imperial a Chinchaysuyo.

El peruano Regal llamó la atención en 1944 sobre los puentes colgantes dobles, fenómeno sumamente interesante que fue el primero en advertir. Sancho de la Hoz y M. de Estete, compañeros de Francisco Pizarro, mencionan estos puentes en las relaciones de las peripecias y

[10] J.M. de Heredia, *La nonne Alferez*, París, 1894, pp. 124-126.

experiencias vividas en los viajes. Luego, Gutiérrez de Santa Clara es el único cronista de la época de la colonia que da noticias y detalles sobre los dos puentes juntos que había en cada pasaje. López de Gómara y el padre De las Casas que no estuvieron en el Perú, dan conocimiento de segunda mano de estos puentes. Por uno de los puentes, que estaba siempre cerrado, pasaban únicamente los señores de la tierra y sus capitanes, y por el otro el resto de las clases sociales.

A diferencia de lo que suele ocurrir en otras obras de este tipo, en los siglos XVIII y XIX, los puentes de «hamaca» fueron mejorando en sencillez y resistencia. Las crizneias vegetales se reemplazaron por sogas; también por cuerdas trenzadas por tiras de cuero. El auténtico puente metálico colgante lo montó en 1851 el ingeniero José Álvarez y Thomas.

Puentes flotantes sobre balsas

Numerosas relaciones del siglo XVI describen los pormenores de los puentes flotantes sobre balsas de espadañas y juncos. El puente más famoso fue el del río Desaguadero del lago Titicaca, la laguna sagrada de los incas. Capac Yupanqui, quinto inca, mandó construir este puente, que se apoya en cuatro maromas muy gruesas hechas de totora, juncia y enea. También se empleaba una planta lacustre abundante en el lago Titicaca que los botánicos llaman *Scirpus ripanus*. No cabe duda de que una de las buenas descripciones del puente la hace fray Diego de Ocaña:

> La puente, escribe, es de haces de enea, espadaña o juncos que llamamos en España. Estos haces están juntos unos con otros y atados con unas maromas, y sobre estos haces mucha de la misma espadaña suelta, la cual siempre está sobre el agua y por allí pasa todo el trato de Perú a Potosí, las recuas de los arrieros y todos los carneros que van de Arequipa cargados de vino, y los que van de Cuzco con harina y maíz y las cestas de coca... Cuando pasan las cabalgaduras esta puente, van temblando y la puente tiembla y se hunde hacia abajo con el peso de las cabalgaduras y de las personas... Esta puente de la laguna de Chucuito (Titicaca) me admiró más que todas esotras, por ser esta de sola paja puesta sobre el agua, que cuando yo me ví sobre ella, di muchas gracias a Dios por haber traido a semejante paso, que

> dudo haber otro como él en todo el mundo semejante; y no hay en ochenta leguas a la redonda otra parte por donde pasar sino por aquí; por estar ochenta leguas todas hechas un mar, y cuando hay viento, muy bravo.

Ocaña destaca la importancia del puente para el movimiento de mercancías y el tránsito de pasajeros. Resultante de esta importancia de alcance general, hubo de atenderse con especial cuidado a la vigilancia y a la renovación de los materiales, que era necesario cambiar cada seis meses antes de que se pudrieran las maromas, que se enterraban, pues no necesitaban estribos. Cuando Hernando Pizarro llegó al Desaguadero quedó aislado porque los indios habían destruido el puente. «Estando a la vista de los indios», escribe Cieza, «se arrojaron al agua muchos de a caballo con gran riesgo por la hondura que el desaguadero de aquella laguna tiene. Y sucedió un desmán, que fueron ahogados cuatro españoles y uno que salió por la otra parte fue tomado por los indios y llevado a un templo o adoratorio antiguo, y en él lo sacrificaron a sus diablos» [11].

Las oroyas

Las oroyas, llamadas también *huaros* en el Perú y *tarabitas* en el Ecuador, fue tal vez la manera más espantosa de cruzar de una ribera a otra de los ríos, en cestos de mimbres suspendidos sobre el abismo.

[11] Garcilaso el inca da bastantes detalles sobre aspectos técnicos de la construcción del puente en *Comentarios reales de los incas. Obras completas*, Madrid, 1965, p. 105. En A. Vázquez de Espinosa tenemos una cabal idea del paso por el Desaguadero en *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Madrid, 1969, p. 404; igualmente en J. de Acosta, *Historia natural y moral de las Indias*, Madrid, 1954, pp. 160-161. Más interesante hubiera sido la descripción del P.B. Cobo, respaldada por el conocimiento directo, ya que vivió en las proximidades del Desaguadero, pero el texto está perdido. En el siglo XIX el arqueólogo Squier describe el puente que no había cambiado mucho respecto al del siglo XVI. La descripción que no ofrece ningún dato adicional a lo ya conocido, acompaña un original dibujo del puente, E.G. Squier, *Peru, incidents of travel and exploration in the land of incas*, Nueva York, 1877, pp. 265-266. V.W. von Hagen, *Highway of the sun*, Nueva York, 1955, pp. 41-44, habla de la reconstrucción del puente. A finales del siglo XIX el puente de balsas ya no existía; en su lugar la empresa del ferrocarril había construido uno de hierro y madera.

Consistían esencialmente en un cesto con capacidad para tres o cuatro personas, suspendido de un cable vegetal inclinado que estaba tendido de una parte a otra del río. Esta manera de cruzar los ríos no la había en los caminos principales sino en los que comunicaban pueblos pequeños de indios. Fáciles de construir, servían para cruzar grandes distancias en los ríos torrenciales que bajan entre peñas. Jorge Juan describe una «tarabita» que tenía de ancho entre 58 y 75 metros, elevada sobre el agua de 39 a 50 metros. Había indios para atender aquellos pasos y personas tan hábiles que pasaban ellas solas tirando de la soga desde la canasta. Servían también para pasar animales.

Las primitivas descripciones de las oroyas son todas muy similares, pero en el siglo XIX Tschudi presenta otra forma original de cruzar los ríos en huaros:

> Consiste, escribe, en una soga gruesa tendida de una orilla a otra del río, firmemente asida a puntas de rocas. En esta soga está asegurada una polea y una madera fuerte en forma de yugo, sujeta con dos sogas mediante las cuales se hala (tira) de un extremo a otro por la soga. La persona que utiliza el «huaro» es amarrada al yugo, al que debe asirse fuertemente con ambas manos. Los pies se cruzan por encima de la soga principal. Un indio en la orilla opuesta va halando (tirando) del yugo con la persona colgada debajo de él. Es la forma más incómoda e inquietante que conozco de pasar por un río. Cuando se rompe la soga, cosa que no es rara, la persona está irremediablemente perdida, ya que se encuentra maniatada. Si las rocas en la orilla son altas, la soga cede tanto que al llegar al medio se va arrastrando la espalda por el agua.

Guamán Poma es el único escritor primitivo que habla de la existencia de una administración centralizada de los puentes. Esta afirmación controvertida no parece que sea una invención de este cacique indio, pues los puentes que unían caminos de mucho tránsito disponían de guardas y algunos se utilizaron como lugares de control donde se pagaba por pasar.

Los tambos

Los tambos en el sistema vial incaico y en los primeros años de la colonia

Los tambos, además de formar parte del sistema vial de los incas, continuaron como elementos básicos de los caminos durante las primeras décadas de la colonia. Se encontraban situados en lugares estratégicos del territorio, en distancias regulares. Eran a manera de ventas o mesones en donde paraban los viandantes para reposar y las bestias descansar. No eran iguales en todos los sitios, sino que había variedad, tanto en el diseño de la construcción como en la variedad de funciones. Estaban atendidos por mitayos de tambos, indios encargados de mantenerlos surtidos de provisiones: alimentos, hierba, leña y grano para las cabalgaduras. Algunas veces servían también en los tambos personas mayores, incapacitadas para otros servicios más duros. La actividad de los tambos no estuvo limitada exclusivamente a los trabajos de hospedería; algunos tambos en torno al lago Titicaca funcionaban como cabeceras locales, con funciones administrativas [12].

Vaca de Castro, gobernador del Perú, convencido de la importancia que tenían los caminos incaicos para las comunicaciones españolas, publicó la *Ordenanza de tambos y caminos reales*, manteniendo casi la misma estructura administrativa que había en el imperio incaico. Obligaba a encomenderos y caciques a cuidar de la conservación de los tambos; a tener en ellos provisiones para los viajeros y a mantener el servicio de correos de los chasquis. Los tambos quedaban a cargo de los indios, como estaban antes «y esto lo conocí y alcancé por muchos años» atestigua Lizárraga, «sin que a los indios se les pagase nada por su trabajo ni por la comida que nos daban». Fue el marqués de Cañete quien mandó que se pagase a los indios el trabajo y la comida prestados. A partir de entonces cobraron las gallinas, carneros y perdices; también la leña y la hierba depositada en los tambos. Pero eran los corregidores de los partidos quienes vendían la comida y el vino, «y

[12] G. Díez de San Miguel, «Visita hecha a la provincia de Chucuito por... en el año 1567», *Documentos regionales para la Etnología y Etnohistoria andina*, vol. I, Lima, 1964, pp. 1-299. En este amplísimo documento aparecen funciones que no son únicamente de atención a las posadas, sino como cabeceras de administración local.

ponen los aranceles subidos de punto como cosa propia y se aprovechan para su granjería de buena parte de los indios», comenta el mismo Lizárraga.

La *Ordenanza* además de plasmar la orientación definitiva de tambos y caminos aborda otros varios aspectos, como el tema de los indios cargueros y las obligaciones de las autoridades judiciales con quienes no cumplieran las reglas a que debían ajustarse los españoles en sus relaciones con los indios [13]. Años después, en 1573, Francisco de Toledo, virrey del Perú, teniendo en cuenta el conjunto de reglas de Vaca de Castro y para que en los tambos o ventas hubiera número suficiente de indios para la buena atención de los viajeros mandó que las ventas principales estuvieran servidas por cuatro indios.

Juan de Matienzo, oidor de Charcas, íntimamente ligado al Perú, resuelto partidario del virrey Toledo y comprometido también con las reformas de Vaca de Castro, exponía a su majestad el rey la aplicación que estaba haciendo de las ordenanzas de tambos. «Se ha añadido más servicio», escribe, «que el que Vaca de Castro ordenó». El estado de los caminos del Perú no era entonces bueno, y los tambos, tan necesarios para el tránsito por la sierra, estaban bastante olvidados. Fueron tan vitales estos alojamientos que fue preciso habilitarlos con la máxima prontitud. «En ninguna manera», escribía Matienzo, «se podría caminar si no los hubiese a lo menos acá en la sierra, porque aunque están abiertos los caminos y pueden pasar bestias de carga», no había comida en los tambos ni camas en que dormir. La mala situación de los caminos se refleja en las cartas que Matienzo enviaba al rey en torno a 1566-1567, donde le exponía la necesidad que Perú tenía de ventas, ya que al viajero no le era posible cargar todo consigo, porque en los caminos hacia Charcas era sumamente difícil llevar cargados los caballos, pues, hasta los viajeros «mesmos han de ir a pie por no despeñar».

Varios tambos se construyeron por mandato de las autoridades españolas, de ahí que sea legítimo hablar de tambos coloniales, situados

[13] Vaca de Castro publicó la *Ordenanza* de tambos y caminos reales en el Cuzco el día 31 de mayo de 1534. Está en la R.A.H., Colecc. Mata Linares, XXIII, fols. 42-89 y publicados en *Revista histórica*, Lima, III, 1908, pp. 427-491. *Los diccionarios quechuas de Domingo* de Santo Tomás de 1560, publicado en Lima en 1951, así como el de Ludovico Bertonio de 1612, publicado en La Paz en 1956 no incluyen la palabra tambo, por eso desconocemos el sentido exacto que tenía para los incas. La acepción de venta está tomada de los cronistas y primitivos historiadores.

fuera del territorio incaico, como el tambo entre Concepción y Santiago de Chile, que fue mandado hacer en tiempo de Pedro de Valdivia y los que Guamán Poma sitúa en Colombia, territorio que no estuvo bajo control inca.

La presencia de tambos preincaicos en los caminos del Perú induce a pensar que el tambo no es creación de los incas, sino una necesidad que la orografía peruana había impuesto a mochicas y chimús. Los incas prosiguieron la construcción y establecieron aposentos y depósitos en todo el reino. A lo largo del camino principal estaban los tambos reales donde se alojaban los incas con su séquito y al lado los aposentos para los criados. Había también almacenes y graneros siempre bien surtidos de maíz y demás alimentos. El inca llevaba su correo propio, como han hecho notar los primitivos historiadores. Los aposentos eran de piedra tallada, con grandes salas donde «les proveían por su orden y cuenta a cada persona su ración ordinaria, a él y a la mujer, tan sin bullicio como si fuesen religiosos, porque la gente común de esta tierra era la más sujeta, humilde y disciplinada que creo yo se pudiese hallar en el mundo», según escribe Cristóbal de Molina. Además de los tambos de los pasajeros estaban las fortalezas construidas a lo largo del camino para custodiar los depósitos de granos.

Los más de los aposentos reales sirvieron de tambos o ventas a los pasajeros a partir de la conquista. Alrededor de cada tambo, para alcanzar el autoabastecimiento suficiente, y teniendo además en cuenta el aumento de población viajera experimentado con el virreinato, había sembrado maíz y yuca para dar de comer a los viajeros.

La crónica de Diego de Ocaña ofrece abundantes noticias sobre tambos o tambillos, aunque dispersas y poco halagüeñas. Después de pasar Jauja, en la sierra, llegó a los primeros tambillos y hace ver la ruina de estos aposentos, especie de cabañas, cubiertas de piedra, como zahúrdas de puercos. Tenían las puertas tan bajas y pequeñas que era necesario encorvarse para entrar. El frío era tan intenso en la sierra que los techos en este tipo de construcciones se hacían de piedra porque los de madera no durarían nada «de causa que los pasajeros lo quemarían todo por el grandísimo frío que hace» y las puertas «también están tan bajas porque no metan los pasajeros las cabalgaduras dentro», como advierte Diego de Ocaña en este relato importante escrito al compás de los acontecimientos.

Concolorcorvo en el *Lazarillo*, además de poner una nota de tipismo, hace descripciones bastante completas de algunos tambos en el camino de Potosí a Charcas; uno de ellos, tambo Bartolo, con dos cuartos capaces de hospedar cómodamente 20 personas, con corrales para las bestias, cocina y una pulpería bien surtida de comestibles y aguardientes. Tschudi, infatigable viajero del siglo XIX, nos ha dejado una cumplida descripción de un tambo de la sierra, muy visitado por los viajeros.

«Quien haya pasado la noche allí», escribe Tschudi,

> guardará un recuerdo inolvidable de estos albergues. Varias veces me vi obligado a pernoctar en este tambo, pero jamás me fue posible pasar dentro la noche entera; aunque nevara o lloviera tenía que salir al aire libre. Una india anciana es la hostelera, ayudada en el trajín diario por su hija a quien rodean varios niños haraposos... Para dormir, los habitantes y viajeros se echan uno al lado del otro sobre el suelo húmedo. La previsora anciana da a sus huéspedes sendas pieles de oveja, y luego los cubre a todos juntos con una sola frozada de lana. ¡Ay del que acepte este abrigo! Lo pagará caro, pues en las pieles, mantas y ropas de los indios pululan los piojos. El viajero espera con ansias la madrugada por poder escapar de este sucio y desolador tambo... La temperatura media de abril a julio es varios grados bajo cero de noche. Por tanto, los caballos de la costa que llegan por primera vez a estas alturas, frecuentemente mueren de frío.

Distancias entre los tambos

Los datos de las fuentes primitivas no podían ser más explícitos sobre las distancias. Cronistas e historiadores de los siglos XVI y XVII, más viajeros y científicos de los siglos XVIII y XIX no olvidan señalar este aspecto. Las referencias son tantas como desiguales las cifras. Pero la cuestión es más que nada de interpretación correcta del alcance de la legua. La legua como medida itinerante no sólo varía entre pueblos distintos, sino también con el siglo y, aún más, con las características del camino recorrido. Esto hará comprensibles datos que parecen contrapuestos. La legua andina está entre seis y ocho kilómetros.

Las primitivas fuentes vienen a coincidir en que la separación entre los tambos oscila entre cinco y seis leguas. Para Matienzo las dis-

tancias entre los tambos de la sierra son «de tres a tres o de cuatro a cuatro leguas, de cinco, y a la más larga seis». Cristóbal de Molina asegura que de cuatro a cuatro leguas había aposentos incaicos en los caminos. Hernando de Santillán escribe que el inca «en cada jornada mandó hacer tambos que son como mesones». Cada tres leguas «hallamos tambos», cuenta Vázquez de Espinosa; en forma similar se expresa Cieza de León: «Había tambos en término de cuatro a cuatro leguas». En el siglo XVIII el geógrafo padre Pedro Murillo Velarde dice que de «cuatro en cuatro leguas había casas muy suntuosas que llamaban tambos».

No es fácil fijar la distancia exacta entre los tambos, ya que son varios los factores que condicionan la separación: la dificultad de los caminos, las características del clima y la falta de agua, entre otros. Hay un número importante de casos en que los tambos distaban entre sí tres leguas y otro número no menos significativo que estaban separados por cinco leguas. En el desierto de Atacama, en Chile, la separación alcanzaba mayores distancias, debido a la falta de agua; un tambo sin agua era un caso aislado. Cieza de León considera también que los tambos estaban separados por una jornada de camino; esta estimación, de contenido real, parece la más acertada. Se trataba ciertamente de que al final del día el viajero encontrase un lugar donde reposar.

¿Cuántos tambos había en el Tahuantinsuyo? Como otras muchas preguntas ésta no queda suficientemente esclarecida. Hoy la historia puede acudir a las relaciones que los primeros cronistas e historiadores dejaron como resultado del conocimiento directo del hecho americano, como son las dos relaciones más importantes sobre tambos: las *Ordenanzas* de tambos de Vaca de Castro y la lista de Guamán Poma. Pero no permiten dar respuesta a la pregunta, porque ambas listas pecan por defecto, son insuficientes al no incluir los territorios de Argentina y Chile en la relación de 200 tambos. Juan de Velasco, citando a Cieza, mantiene que el número oscila entre 9.000 y 12.000, cifras que no creemos acertadas. Si aceptamos que todo el sistema incaico de caminos está en torno a 23.139 kilómetros, de acuerdo con las investigaciones más recientes del arqueólogo e historiador J. Hyslop, y tomamos 20 kilómetros como distancia media entre tambos —lo que se anda en una jornada por caminos ásperos— de acuerdo con los datos que proporcionan primitivos cronistas y arqueólogos actuales, bastaría con

hacer una sencilla operación matemática para obtener el resultado final de 1.157 tambos, aproximadamente.

Las comunicaciones en los siglos xvi y xvii

Juan de Matienzo y las comunicaciones con el Río de la Plata

En el virreinato peruano se hicieron algunas mejoras en las comunicaciones. En los siglos XVI y XVII apenas aumentó el número de caminos. Los únicos que se construyeron, que comunicaron lugares hasta entonces aislados entre sí, fueron los que iban desde la costa a las minas de la serranía, y los que facilitaban el comercio de la coca. Las rutas por donde se transportaba la plata eran las únicas que se conservaban transitables en todo momento.

Juan de Matienzo se hizo célebre por las cartas que dirigió al rey acerca de varios problemas de gobierno, que después servirían de base para escribir el interesante libro *Gobierno del Perú*. La información geográfica de las cartas es un mosaico de noticias de variado valor. En estos escritos lamenta el mal estado de los caminos algunos decenios después de finalizada la conquista del Perú. Para él, que veía las cosas desde un punto diferente del de la metrópoli, no era cuerdo fiarlo todo en los caminos incaicos, porque los caminos principales de Potosí al Cuzco y del Cuzco a Lima estaban muy mal.

Matienzo, además de proteger la economía y las obras públicas, preparó las bases para la construcción de nuevas comunicaciones. Pero los proyectos chocaron con la resistencia interior, pues «si mandándolo el rey no se hace, menos se hará por dar yo este aviso», escribía en 1567. El camino del Cuzco a Lima «está muy malo y peligroso», escribía al rey, «y debiérase aderezar porque no se despeñasen las gentes y caballos que cada año se despeñan...; pero todo esto me parece que es predicar en desierto», dada la postura ineficaz de las autoridades locales.

Una real cédula de 1563, dirigida al licenciado Pedro Ramírez de Quiñones, presidente de la Audiencia de Charcas, no hacía más que reunir con pequeñas variantes las disposiciones anteriormente dictadas para otras partes de las colonias. Como nota común en la política practicada por la metrópoli debe ser reconocida la que en el transcurso

de los primeros años de la colonización de Indias reiteradamente se pedía a los gobiernos americanos: construir puentes y mejorar los caminos, pues parecían no percatarse de esta necesidad. Según los datos consignados en la cédula, se exhortaba al presidente de la Audiencia a repartir el trabajo para levantar los puentes y reparar los caminos entre quienes más se iban a beneficiar y lo que se repartiera a los indios lo pagaren «de los frutos y beneficios que tuviesen en sus pueblos». Pedía también que se activasen los trabajos para mejorar las condiciones de viabilidad y que «el repartimiento sea con toda igualdad y todo se haga con mucha brevedad».

Las mejoras más importantes que se hicieron fueron consecuencia del uso de la rueda –desconocida en América prehispánica– que revolucionó el transporte y exigía un nuevo tipo de camino. La red de caminos se ensanchó considerablemente en algunas partes para permitir el paso de las yuntas de bueyes arrastrando carretas, y de recuas de mulas. Las comunicaciones con Buenos Aires, único puerto en el océano Atlántico, se mejoraron también desde Potosí hasta el Río de la Plata. La antigua senda por los Andes y la pampa, que había sido utilizada por contrabandistas de oro y ganado, se convirtió en importante arteria comercial. Formando brusco contraste con el desarrollo de las calzadas incaicas aparecía la escasez de buenos puentes de piedra sobre estribos. Las primeras construcciones de puentes no se iniciaron pronto; en 1560 apenas había alguno que permitiese el paso de carga pesada. En el distrito de la Audiencia de Charcas se necesitaban construir tres puentes, necesarios para el transporte de la coca, entonces muy cotizada, que traían de la región de los yungas; «y para pasar comida de Cochabamba, y para que pasasen los indios que acá vienen a pleitos y a pagar la tasa a sus amos, porque peligran muchos por la gran fuerza que lleva el río. No hay año que no se ahoguen veinte indios y dos o tres españoles», según cuenta Matienzo.

Las necesidades cada vez más apremiantes para que la coca que venía del Cuzco a Charcas llegase segura, «que era la mayor contratación del Reino», impusieron la construcción de dos puentes camino de Potosí al Cuzco, que se ultimó en el siglo XVII. Poco después se construyeron varios más, como los de Lima, Arequipa y los de los ríos Pachachaca y Alangasi, cerca de Quito.

Matienzo, formidable impulsor de la economía de Charcas, proponía trazar un camino que, saliendo por las viejas rutas incaicas al pie

de los Andes, siguiese por los caminos de herradura de la pampa hasta encontrar la desembocadura del Río de la Plata. Afrontaba la necesidad de comunicar Charcas, centro económico del virreinato, con la metrópoli a través del Atlántico, por un camino nuevo apenas trazado. Desde 1566 y tal vez desde 1562 había propuesto una serie de trazados que fue necesario ir rechazando porque no daban la solución deseada. En todos ellos recomendaba la vía del Plata como corredor de salida del virreinato. Se hallaba por aquellos años comprometido con la exigencia moral de tener que dar solución a la salida de los productos de Charcas. Con el capitán Juan Ortiz de Zárate escribía al monarca avisándole

> de un puerto que se podía descubrir por el Mar del Norte para con menos peligro de salud y de corsarios, y con menos costas y en más breve tiempo se pudiera ir de esta tierra a España y para que los del Río de la Plata se pudiesen aprovechar también del mismo puerto y comunicar en esta tierra por Tucumán, poblándose un pueblo en la fortaleza de Caboto o un poco más abajo.

Los beneficios del puerto en el Río de la Plata alcanzarían al Perú, Chile y Quito. Además de insistir en la necesidad de poblar puertos y ciudades intermedias, señala las rutas de tránsito y el comercio que puede hacerse en cada ciudad.

En la misma línea de Matienzo, Francisco de Aguirre, gobernador de Tucumán, proponía al virrey del Perú la apertura de un puerto en el mar del Norte, «que está entre la cordillera de Chile y el río de la Plata», por donde se podía ir a España sin peligro de corsarios y en 30 o 40 días, tanto desde la gobernación de Tucumán como desde Chile, Perú y Paraguay.

Con anterioridad a estas propuestas, el rey había ordenado a la Audiencia de Charcas descubrir un puerto por el río Pilcomayo, para ir al Paraguay y de allí a España, con encargo de que se gastase en ello lo necesario. Pero nada se hizo. De haberse conseguido la ruta a través de este río, la Asunción no hubiera quedado marginada del activo comercio entre Lima y Buenos Aires.

En 1566 Matienzo recordaba al rey que en cuatro años le había propuesto cuatro posibles puertos siguiendo cuatro itinerarios distintos, pero que en esta ocasión pedía que se activase la apertura del camino

por la ruta de Tucumán, que ofrecía mejores facilidades de tránsito que las otras tres. El noroeste argentino, lo que más tarde se llamó el Tucumán, fue conquistado desde el Perú. Los escritos más antiguos de carácter geográfico sobre el Tucumán son los de Matienzo. El itinerario de Matienzo con sus jornadas constituye la mejor síntesis para conocer el camino que servía de comunicación entre Charcas y el Tucumán.

Con la apertura de esta nueva comunicación para España se trataba de evitar la navegación de dos mares —del Sur y del Norte— que se alcanzaban después de caminar 200 leguas por caminos peligrosos y malos, desde la ciudad de Charcas hasta el puerto de Arica, y cruzar el puente del Desaguadero, junto al lago Titicaca, donde ya habían caído varias mulas cargadas con cajas de plata. En Arica se embarcaba la plata hasta Lima y de allí a Panamá. De Arica a Panamá los navíos tenían que soportar fuertes vientos desde marzo a diciembre. Desde Panamá, después de caminar 18 leguas por tierra mala y cenagosa, se llegaba a Nombre de Dios, puerto del Atlántico y lugar más enfermo del mundo «donde han muerto un millón de hombres», según cuenta Matienzo. Este largo y peligroso itinerario se evitaba con un puerto en las proximidades del Río de la Plata, adonde se llegaba siguiendo el camino de San Miguel de Tucumán, que además de ser el más corto para la ida y para la vuelta de España era también el más seguro. Respecto a los otros itinerarios que proponía, uno de ellos consistía en alcanzar el río Paraguay desde Santa Cruz de la Sierra y los llanos de Mojos; otro iba por el río Bermejo, partiendo de Salta; el itinerario tercero sería a través del río Pilcomayo. Después de creado el virreinato del Río de la Plata se estudió convertir en navegable el río Bermejo. Se optó por la ruta terrestre de Charcas, Jujuy, Salta, San Miguel de Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y Buenos Aires. El camino era largo y penoso, pero más cómodo que la ruta andina. Este nuevo itinerario, aunque a los de Lima y Quito les cayera algo lejos, evitaba el camino de Panamá a Nombre de Dios y el viaje por dos mares, que era la obsesión de Matienzo. El puerto era bueno y el camino al Alto Perú corto, y se podía transitar con carreteras una parte del camino, porque la tierra era llana. El camino entre Salta y Buenos Aires duraba 90 días y se hacía en carretas capaces de cargar 200 arrobas. Desde Salta a Potosí era necesario remontar la montaña utilizando la conducción de recuas de mulas.

Algunos funcionarios de la Audiencia trataron de desacreditar los proyectos de Matienzo. El oidor Borrás, en una clara alusión a Matienzo, exponía al rey que «en negocios de Indias se hablan y escriben varias cosas que parecen ciertas en la ciencia y vía especulativa, los que reducidos a la práctica se resuelven en palabras y humo y todo viene a ser como los alquimistas». Y el presidente de la Audiencia, molesto con el protagonismo de su subordinado, pedía al rey en 1572 que no hiciese caso de lo que Matienzo escribe y dice, sino que «conviene sacarle de allí».

El proyecto de Matienzo tuvo dificultades, aun cuando en la Corte era bien visto. Poco antes de morir supo que el puerto iba a ser construido y el camino abierto por el itinerario que él había propuesto. Juan de Garay, gobernador del Paraguay, fundaba en 1580 el puerto y la fortaleza de Buenos Aires y se establecía la línea de tráfico del Atlántico al Pacífico. Este camino que se amplió a Lima y que el *Lazarillo* describe con exceso de detalles fue la arteria que sostuvo la vida económica y social del virreinato [14].

De la consideración de los datos precedentes se advierte que el mayor impulso dado hasta entonces a la construcción de caminos en la Audiencia de Charcas se debió a la constancia del oidor Matienzo.

A partir de la apertura del puerto, el contrabando, un fenómeno extendido por todas las Indias, y cuyo ejemplo cundió inmediatamente, redobló la importancia del camino. Por el puerto salían clandestinamente metales peruanos, y holandeses e ingleses introducían sedas y paños de Francia, que subían como una ola hasta el mercado de Lima y las ferias de Ayacucho. El contrabando alcanzó hasta las mulas que después se vendían en las minas de Potosí.

[14] J. de Matienzo, *Gobierno del Perú*, París-Lima, 1967, pp. 278-311. Dos cartas poco conocidas, una de 2 de enero de 1566 y otra de 20 de julio de 1567 complementan el capítulo XV del libro. La primera está publicada en *Relaciones Geográficas*, Perú, vol. II, Madrid, 1885, Apéndice III, pp. XLI-XLVII y la otra en *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, 2.ª serie, I, Santiago de Chile, 1956, pp. 94-96. Recuerda Levillier que Matienzo no obtuvo ninguno de los favores que solicitó y murió oidor sin recibir ascenso, ni mercedes ni respuesta a sus cartas siquiera, R. Levillier, «Licenciado Matienzo», *La Audiencia de Charcas, correspondencia de presidentes y oidores*, documentos del A.G.I., Madrid, 1918, XXIX.

Rutas misioneras y caminos mineros

Casi todos los caminos de penetración a la montaña tuvieron su origen en la época virreinal. En los siglos XVI y XVII se abrieron trochas por donde después se hicieron caminos. Entre 1536 y 1550, 14 años, fueron muchas las expediciones que se hicieron en el antiguo imperio de los incas. En 1536 Gonzalo Díaz de Pineda y Alonso de Alvarado abrieron sendas en la sierra y descubrieron el país de la canela y de los *chachapoyas*. En el decenio 1540-1550 se trazaron nuevas sendas a través de las escabrosidades de las montañas. Gonzalo Pizarro descubrió el río Amazonas y un año más tarde Orellana completó el recorrido de la gran arteria.

Los misioneros Maestrillo y Vibar descubrieron el río Ené; Domingo de Briba y Andrés Toledo exploraron el Napo y el Amazonas; Matías de Illescas llegó a los ríos Tambo y Ucayali, este último descubierto en 1558 por Juan Salinas y Loyola y ya más tarde, en 1757, el franciscano fray Alonso Abad encontró el paso del camino a Pucallapa, que en 1943 se convertiría en la carretera de Lima a Pucallapa. Los misioneros franciscanos y jesuitas fueron los que mantuvieron esta ruta activa en los siglos XVIII y XIX. Los franciscanos, buscando sendas que les permitieran llegar a las tierras del Ucayali, donde estaban los indios casuivos y cansecas, para llegar a estos poblados indios efectuaron varias exploraciones, entre las que destaca la realizada por fray Alonso Abad, que descubre el paso de los ríos Huallaga y Ucayali.

Al padre Sobreviela se debe el camino de herradura que iba desde Huánuco hasta Pueblo Nuevo en el río Monzón, después de bajar por las montañas de Derrepente y pasar por la cuenca del río Rondos. Años más tarde fueron los comerciantes de cera, cascarilla y miel los que mantuvieron abierto el incipiente camino; pero para mantener el monopolio de este comercio, divulgaron la idea de la impenetrabilidad de la selva.

Las exploraciones auríferas con las recuas destinadas al tráfico del oro, colaboraron en la formación de nuevas sendas, como en las regiones de Sandia y Carabaja, en Codesuyo, Chala y Patar. Desde que en 1544 se descubrieron las fabulosas minas de plata de Potosí, a las que siguieron las de Cangallo, Castrovirreina, Canta, Cerro de Pasco y las de azogue de Huancavelica, la red de caminos de herradura se amplió de manera decisiva.

En la etapa virreinal se descuidaron los caminos imperiales del inca, pero se amplió la red vial. Cuando en 1599 el empleo de los caballos sustituyó el modelo imperial de los chasquis, las rutas se mantuvieron abiertas, pero los concesionarios del monopolio de correos no se preocuparon de la conservación de los caminos. El virrey marqués de Montesclaros embargó los bienes del limeño Diego de Carbajal para responder de las cantidades que adeudaba a los chasquis, pues en el largo período que va desde 1561 hasta que terminó en 1768 los beneficiarios del monopolio de correos se limitaron a la explotación de los indios chasquis y no hicieron nada por mejorar los caminos.

Las rutas principales

La transición del siglo XVI al XVII fue imperceptible; el virreinato había adquirido su contextura definitiva, según la apreciación de Vargas Ugarte, y la marcha general de la historia no sufre cambios, ni pierde su papel de esplendor comercial del Pacífico.

Recorrer los caminos peruanos en los siglos XVI y XVII significaba un acto de abnegación altruista. Según la descripción que hace en 1586 el corregidor N.F. Forwee, eran «caminos muy malos, por ser de tierra doblada, y se va por caminos torcidos, y son muy malos de caminar». También antes de llegar a la ciudad de La Plata los caminos eran «ásperos, de cuestas y tierra doblada», como refiere otra descripción del mismo año. Durante muchos años persisten los malos caminos; en el siglo XVIII se efectuarán las reformas viales más notables.

Para calar lo que fueron las comunicaciones en el nacimiento del siglo XVII, será preciso tener en cuenta el viaje de Diego de Ocaña por las principales rutas del Perú, poniendo a contribución su propia experiencia personal de andarín. En cinco meses y medio recorrió Paraguay, Tucumán y todo el reino de Chile.

A tenor de los cálculos de Ocaña, de Potosí a Jujuy había 100 leguas. Jujuy servía de descanso para los que pasaban desde Perú a Buenos Aires. Era tierra de miel y de víboras de cascabel, y de culebras «bobas», dispuestas a no hacer daño, y «tan gruesas como cuerpo de hombre de buen grueso», que soportaban pacientes a los indios que se sentaban sobre ellas, «y si no viera esto —aclara Diego de Ocaña— como las demás cosas, no me atrevería a escribirlo». El camino de Po-

tosí hasta la ciudad de La Plata iba sobre terreno árido, sin apenas árboles; pasaba por los ríos Pilcomayo y Cachimayo donde se levantaron dos puentes que costaron 20.000 ducados. Por el camino real de la laguna Titicaca al Cuzco pasó Diego de Ocaña en 1603 y al no encontrar ventas para reposar tuvo que dormir en una gran concavidad, especie de cueva donde cabían 50 personas con sus camas.

Por el camino real desde Cuzco hasta Potosí había 180 leguas, con 33 jornadas de camino, aunque los correos indios las recorrían en 16 días, porque en cada pequeño tambo para los correos había un chasqui esperando al que venía de camino, para tomar el mensaje y salir corriendo hasta el próximo correo. El camino del Cuzco a Lima estaba metido tierra adentro, por las más ásperas montañas. Como cuenta Enríquez de Guzmán, era camino largo y malo de subir y bajar, caminando algunas veces por laderas que no cabía nada más que una cabalgadura. Debido a la sierra ni un solo día se caminaba por tierra llana. Se empleaba un día en recorrer cinco leguas y era necesario llevar las herraduras de las caballerías, porque los pueblos estaban muy separados unos de otros. El paso más difícil era el de Vilcas, que estaba después de cruzar el río para ir a Lima; era necesario subirlo en zigzag, por caminos tan estrechos que era un peligro cruzarse con recuas de mulas. Esta ruta, que se recorría en 22 días estaba bien surtida de posadas para los viajeros, con 22 tambos.

Cincuenta y cinco días se tardaba en recorrer el camino Lima-Potosí por el valle de Ica, donde 40 leguas de suelo de arena muy movediza eran una traba constante al tránsito de viajeros. En esta vía estaba Pachamac —meca del imperio en el reinado incaico— y los arenales de Cañete y Chilca donde a un mercedario 50 negros después de robarle le obligaron a bailar en calzas y jubón. Cruzaba el puerto de Pisco, donde se embarcaba el vino de los valles de Ica y Chuchanga.

En el camino de Arica a La Paz se mantenía un importante comercio de vino. Desde Arica llegaba el vino al pueblo de Tacana en recuas de mulas. De Tacana salía para Oruro y La Paz cargado en cientos de llamas. En Arica había una numerosa arriería que traficaba con la ciudad de Arequipa y los pueblos próximos. A mediados del siglo XVII había desaparecido, por cuya causa «era visible la decadencia», en opinión del polígrafo J. Hipólito Unanúe.

El transporte en las minas

Era frecuente acudir a los indios cargueros para el transporte de algunos productos necesarios para el laboreo de las minas. Los incas usaban también la llama o el guanaco, fáciles de domesticar y que, con caminar lento, llevaban tres o cuatro arrobas de carga. La llama, animal típico del altiplano, autóctono del Perú y Bolivia –que Felipe II quiso aclimatar en España– pace en rebaños en la fría puna, tiene notable parecido con las ovejas, pero es de la familia de los «camélidos». Los españoles, que nunca las habían visto, las confundieron con los carneros y así las llamaban. Diego de Ocaña describe las llamas «como terneros de un año, alto de pies y más delgados en todos sus miembros que los terneros», con cuello muy alto, sin cuernos y con buena carne. Los indios las empleaban también para arar la tierra.

La revolución del transporte, con el empleo de las mulas y las carretas, aliviaron algo el dorso lanudo de las llamas de las cargas. A partir de 1570 se generalizó el uso de las mulas en la sierra, lo que permitió, en parte, cumplir las leyes que prohibían continuar utilizando los indios cargueros.

En el cerro de Potosí, para el transporte minero había en 1601 unas 12.000 llamas; trabajaban permanentemente 4.000 durante cuatro meses y transcurridos éstos eran relevadas por otras 4.000. De acuerdo con los primitivos cronistas, las llamas transportaban la plata desde las minas hasta el puerto de Arica. Ocho días tardaban en cubrir la distancia entre Potosí y Arica, caminando día y noche, alternando la carga cada cuatro horas con «carneros» de refresco. Avanzado el siglo XVII las llamas ya habían sido sustituidas por las mulas, pero en las minas de plata del cerro de Potosí y en las de azogue de Huancavelica continuaron haciendo el mismo trabajo. En algunas épocas el transporte de la plata se hacía diariamente en recuas de 8.000 llamas, conducidas por trajineros indios. Los españoles quedaron al margen de estas labores, porque los indios sabían que si una llama se echaba con la carga no se levantaba aunque le diesen de palos y le apretaran los «compañones». El indio, muy paciente, se sentaba en el camino junto al animal y se agotaba en palabras cariñosas, pero el español al querer levantarlas las mataban a palos y las dejaban muertas en el camino, como afirma Diego de Ocaña que estuvo en las minas de Potosí en 1601.

Cuando la llama tenía cuatro años, se adiestraba a los machos para llevar carga. Cuando la carga era excesiva el animal se echaba y no se levantaba hasta que no se le aliviara la carga. Los indios sentían gran afecto por estos animales a los que adornaban con cintas de colores. En los viajes a la costa morían gran número porque no resistían el calor. Los guanacos, de la misma familia, y muy parecidos a la llama son más difíciles de domesticar para llevar carga y además muy traicioneros.

Los caminos del siglo XVI estaban transitados por las llamas, que daban al indio lana, carne y trabajo. Según la tradición, apresado Atahualpa —último inca— por Pizarro en Cajamarca, 11.000 llamas, cargadas de oro para el rescate, cruzaban la puna cuando se enteraron de que había sido estrangulado, acusado de alta traición. En el mismo lugar donde recibieron la noticia enterraron la carga y se dispersaron. Se han hecho numerosas búsquedas, pero debido al carácter hermético del indio nunca se sabrá dónde está oculto.

Con frecuencia se ha criticado la política del virrey Francisco de Toledo que en los últimos años del siglo XVI estableció el sistema incaico de la mita en las minas de Potosí, que obligaba a los indios a trabajar en las minas en condiciones muy ventajosas para los mineros. Las minas de Porco las explotaban ya los incas. Fray Ocaña recogió noticias mineras en el cerro de Potosí, con alguna novedad en la información. Advierte que los datos responden a lo que vio directamente dentro de la explotación, para poder después escribir lo que vio. Diariamente trabajaban en el cerro 12.000 indios, todos con velas de sebo. Las vetas de explotación estaban tan profundas que el indio hacía diariamente dos viajes con el metal a cuestas,

> de manera que hasta medio día, escribe Ocaña, hacía un cuarto de camino y hasta la noche otro, y hase de notar que no cava éste el metal, de manera que no se detiene abajo más de cuanto tarda en henchir un pellejo, a manera de zurrón, que trae atado a las espaldas. Y todo el demás tiempo gasta en bajar y subir por unas escaleras de palo y sogas, que si se le van los pies se hace pedazos.

El cerro de las minas de Huancavelica es tan famoso por el azogue como Potosí por la plata. Era el trabajo tan duro que los indios cuando iban al cerro se despedían de sus mujeres e hijos. Otros lleva-

ban a sus mujeres e hijos consigo, «y todos mueren», escribe Ocaña, «o la mayor parte de los que andan en las minas, porque no hay respiradero por donde salga al polvo, aquel polvillo que sacude cuando barretea, éntraseles por las narices y luego les da una tosecilla como cuando uno está tísico; y así poco a poco se les va aumentando la tos hasta que vienen a echar a pedazos por la boca la asadura». Tremenda descripción de la silicosis, de singular valor.

Las ferias de Potosí y las condiciones de los caminos

En los siglos XVI y XVII, al amparo del auge minero, el cerro de Potosí se convirtió en un importante centro ferial. La ciudad estaba marcada por el estilo minero y era el centro de la importante red de negocios del eje Oruro-Potosí. La feria se extendía al conjunto de producción del virreinato, como maíz, vino, uvas, coca, pescado fresco y salado, carneros y cecina de Tarija; también se vendían paños holandeses y mercancías de España llegadas en las flotas. El monto de las contrataciones con los indios, principales animadores del comercio, superaba los 40.000 pesos oro.

La feria se abastecía a través de largas rutas terrestres: de textiles de Quito, tejidos del Tucumán, vino de Arica y manufacturas europeas de Buenos Aires, azúcar del Cuzco, coca de La Paz, mulas de Salta y Jujuy y el mercurio de Huancavelica. Era esta feria la más importante del Perú, como atestiguan primitivos cronistas como Cieza y Ocaña. Muchos españoles se enriquecieron en poco tiempo con las ventas realizadas en esta feria a indígenas, negros y mulatos.

De Potosí arrancaban varios caminos por donde se movía un importante tráfico comercial con Lima y Buenos Aires, pese al mal estado de los mismos. De La Plata y Potosí salía un largo camino de herradura que llegaba hasta Santiago de Chile, aun cuando existían factores limitativos, como el tapón que suponían el desierto de Atacama y la cordillera nevada entre mayo y noviembre. En esta región de Charcas, a principios del siglo XVII un individuo cambió su hacienda de campo destinada al cultivo por carretas y bueyes, porque la arriería era buen negocio en el noroeste argentino y en las rutas de la pampa, debido a la dinámica que generaba el comercio con Potosí, que a mediados del

siglo XVII tenía en torno a 150.000 habitantes y se surtía de productos traídos de fuera [15].

Los caminos de Potosí eran malos y difíciles de transitar en los siglos XVI al XIX. El intendente J. Pino Manrique dio cabal idea de Tarija –punto fronterizo de las repúblicas de Argentina y Bolivia– y del estado lamentable de los caminos que conducían a la ciudad de Potosí. Este mismo autor cuatro años después, en 1789, hizo la descripción de Potosí y de los partidos sujetos a su intendencia. Se refiere a ríos sin puentes, caminos casi intransitables, ninguna comodidad para los viajeros y a distancias muy largas sin albergue. Por el contrario, Concolorcorvo en el *Lazarillo* ofrece la aparente paradoja de presentar la ruta de Potosí a Chuquisaca (hoy Sucre) magníficamente servida de posadas y el camino «digno de trotar y galopar».

Mejoras de las comunicaciones en los siglos XVIII y XIX

Caminos de Lima a El Callao

Al expirar el siglo XVII con el advenimiento de los Borbones comenzó para el Perú una nueva vida. Algunas reformas de Carlos III aplicaban en América principios establecidos por la monarquía francesa. La política reformista, además de crear uniformidad, apremió la preocupación por las comunicaciones. Siendo virrey Rico y Amat, después de haber gobernado Chile con éxito, atrajeron su atención los caminos, especialmente aquellos que comunicaban Lima con el puerto y los valles próximos. Realizó algunas mejoras parciales: allanó varios puntos de los caminos de la sierra y del que salía de la capital para los valles. Su sucesor Manuel Guirior arregló algunos itinerarios para facilitar el paso de los correos.

Hasta el siglo XVIII en América no se había pensado en caminos, según Ramón Rosas, auditor de Guerra en el virreinato. Los trabajos en esta línea se reducían a ensanchar una u otra ladera, remover los obstáculos que habían causado desgracias y arreglar los pasos peligro-

[15] Marie Helmes publicó un documento conservado en la R.A.H. de Madrid sobre el tráfico comercial hacia Potosí en *Revista de Indias*, julio-septiembre, 1950, pp. 519-526.

sos. Higgins, marqués de Osorno, siendo presidente de Chile, ensanchó el camino de la cordillera de los Andes, desde Santiago a Mendoza, por el mismo lugar que construyó las casillas para los correos y viajeros.

Higgins, de origen irlandés, que fue primero comerciante en Lima, luego militar en Chile y finalmente virrey del Perú, propuso construir un camino ancho entre Lima y El Callao, con alameda y lugares de descanso que recordase ser Lima la primera gran ciudad. Antonio Elizalde llevó la dirección del camino por encargo del virrey en 1797. Concluyó la obra a principios de 1800 el ingeniero Luis Rico. La primera parte del camino se compone de una zona central para los carros y dos laterales de a pie entre filas de árboles. El camino anterior era de suelo pantanoso que dificultaba y encarecía el acarreo diario de mercancías.

El gobierno y el estado de los caminos

En los primeros decenios de la república empeoraron los transportes por las rutas terrestres. Después la atención de los gobiernos se canalizó hacia los ferrocarriles, que tuvieron prioridad sobre cualquier otra inversión pública. El ingeniero E. Malinowski, al servicio del Estado, se pronunció a favor del ferrocarril, más eficaz que las carreteras, pues decía que en la sierra una mula por falta de aire no sería capaz de arrastrar una carreta vacía. Así hablaba quien confiesa que desconocía la sierra. Es que en las salas de los ministerios se hablaba con información más exacta de las obras del canal de Suez que «del establecimiento de la más insignificante carretera», escribía Manuel Pardo en 1862. Los poetas idealizaron el ferrocarril: «Los trenes galopaban sacudiendo su crin», escribe Santos Chocano. Igual interés suscitaba el barco de vapor. En 1827, poco después de que Inglaterra estableciese la línea regular de vapor a la India, se estudiaba un proyecto similar para el Perú. Entre la mula y la locomotora no cabían comparaciones y la mula peregrina contó solamente con el recuerdo melancólico de los poetas. Al abrirse los puertos marítimos, la antigua ruta terrestre que unía Bogotá, Quito, Lima, Charcas y Buenos Aires, fue perdiendo tráfico al ser reemplazada por la vía marítima.

La costa, envuelta en luchas políticas, se olvidaba de la sierra. Se abandona la hermética y adusta cordillera que tanto había costado cruzar en los siglos anteriores y que eran reparados todos los años quedaron en el más completo abandono, escribió Dávalos en 1921. A medida que la minería y las industrias de la sierra decaían, la atención la acaparó la costa, al descubrirse el guano. Rebasada la mitad del siglo XIX, los poetas Arona y Felipe Pardo denuncian el mal estado de las comunicaciones terrestres: viajes por arduos cerros, por caminos tan estrechos que es preciso llevar la carga al hombro, con puentes de soga y de madera.

La preocupación del gobierno por el desarrollo de las comunicaciones fue tan evidente como escasa. En 1845 en el mensaje al Congreso del mariscal R. Castilla llama la atención para que se atiendan debidamente las vías de comunicación, para que las travesías y los caminos sean cómodos y seguros como no lo eran entonces. Años después, en 1860, colocaba los caminos como objetivo preferente. El gobierno de Echenique contrató tres ingenieros para la ejecución de obras públicas. Se proyectaron entonces los caminos de Lima a Matucana y de Cuzco a Arequipa. El proyecto de ley que presentan tres diputados es un hito fundamental colocado en medio del siglo. Señalaban el final de una época de abandono de los caminos. Desde aquel momento empezó a hablarse en la prensa de la falta de caminos en el país. Al proponer el modelo para la reconstrucción económica se denunciaba la falta de buenas comunicaciones al mismo tiempo que se pedía atender aquella necesidad vital, pues la ausencia de una buena red vial era la principal causa de los males que padecían. En ningún país un buen sistema de caminos produciría «efectos más asombrosos», resumía el proyecto de ley [16].

El camino tuvo que esperar, y tras los primeros proyectos para que las construcciones se hicieran por cuenta del gobierno o mediante concesiones, surgió la polémica en torno a las capacidades para vencer los desniveles. Se decía que para dominar pendientes en torno al 8% eran necesarias ocho mulas para mover carros con 260 kilogramos. Aparte de una carretera en las inmediaciones de Macate y Ancash en 1883,

[16] *Documentos legislativos sobre el establecimiento y la mejora de vías de comunicación en el Perú*, Lima, 1856, p. 4.

otra en el Cuzco en 1890 y la abierta entre Tambo Colorado y Cerro de Pasco, los únicos caminos que se hicieron fueron veredas, algunas trochas en las haciendas azucareras y largos caminos de herradura para conectar algún mercado lejano. La carretera de Macate fue la primera del país propiamente dicha, construida por una compañía inglesa, que fracasa por la escasez de pastos al no poder alimentar las 200 mulas que atendían el tráfico. También por problemas de alimentación de las caballerías fracasaron los tramos abiertos por Tambo Colorado a Cerro de Pasco, según aprecia el economista peruano Emilio Romero. El camino de Sicuani a Cuzco lo construyó la compañía inglesa de Transportes del Sur; fue también poco usado por falta de pastos. La insuficiencia de pastos fue otra dificultad más que contribuyó a impedir que se perfilaran mejores horizontes para la construcción de carreteras.

El chileno M. Concha encontró en 1867 «infernales caminos» en el Perú, «especie de surcos, semejantes a los que formaría un poderoso arado».

La economía peruana se sacrificó al ferrocarril y mientras se tendían los carriles la construcción de caminos y carreteras permaneció estancada. La falta de buenas carreteras impedía usar carruajes cuando los viajeros se distanciaban de la ciudad. Para viajar a lo largo del camino de la costa, al sur de Lima, se necesitan llevar más de 60 caballos, pues las dificultades de la arena de más de un pie de espesor obligaban a cambiar cada poco tiempo las caballerías. A esta dificultad se añadía que en la costa entre Lima y Trujillo había grupos de esclavos cimarrones y mulatos que atracaban a los viajeros. Ocurría que había también asaltantes de caminos organizados en bandas con un jefe al frente que tenían aterrorizados a los arrieros de la sierra. Algunas veces estos bandidos liberaron en pleno día presos de las cárceles de Lima.

La arena en los caminos de la costa ofrecía en el siglo XIX un panorama similar a los arenales del siglo XVI. El camino de Pisco a Ica, casi todo él llano, comenzaba por tierra dura e inmediatamente se caminaba por arena profunda. Muchas veces los excrementos de los animales de carga entre la arena eran el único medio que tenía el viajero para orientarse.

Desde Lima salían hacia la cordillera dos caminos principales; uno iba por Canta a las minas de plata de Cerro de Pasco; el otro más al sur por la quebrada de Matucana a Tarma, Jauja, Huancavelica y Cuzco. El cambio de los caminos de la costa a los de la sierra se hacía in-

ternándose en los valles y siguiendo a lo largo del río que se estrecha hasta convertirse en una estrecha garganta. Los caminos iban entre montañas solitarias bordeando abismos y soportando peligrosas tormentas. En el altiplano los vientos soplaban helados. Después de pasar el puente de Surco, castigado por los salteadores, se llegaba al pueblo de Chaclacayo, primer pueblo del interior. El camino entre Viso y San Mateo era muy abrupto; se deslizaba entre dos paredes de rocas peladas al borde de un peligroso desfiladero. Este paso entrañaba muchos riesgos, ya que todos los años morían despeñadas varias bestias de carga.

La población de San Mateo, que vive a 10.947 pies de altura, desconfía de los viajeros. Cuenta Tschudi que cuando una persona extraña llega al pueblo

> se presenta el alcalde con los regidores para pedirle el salvoconducto. Si no lo tiene corre peligro de ser llevado sobre un burro de carga ante el prefecto más cercano y aun maltratado... Cualquier papel impreso o escrito, con tal que tenga letras grandes basta para esta policía local ya que ni el alcalde ni los regidores saben leer.

Reseña también que como no había en el pueblo posadas solían indicar al viajero un hueco oscuro donde depositaban los cadáveres antes de ser enterrados. El camino entre San Mateo y el pequeño pueblo de Chicla suele estar muy transitado por mulas que bajan cargadas de la cordillera. Algunas veces era necesario esperar dos horas hasta que pasaban las recuas de 200 mulas, pues la mula elige el punto de apoyo, examina el suelo, olfatea y aparta las piedras sueltas antes de pasar. En estas alturas los caballos no acostumbrados a viajar por la sierra tiritan, se caen y mueren si no se les presta toda clase de atenciones. En las alturas había grandes cantidades de *garbancillo* cuyas vainas son veneno rápido para caballos y mulas que las comen. Los cráneos de los animales de carga en el camino daban testimonio de la mala hierba, como recuerda Tschudi.

El camino que se dirigía a las selvas Vírgenes por el oriente al pie de los Andes era estrecho y al descender a los valles cruzaba a través de gargantas horadadas por el agua. Algunas pendientes cubiertas por el fango las mulas las pasaban resbalando: aproximaban las patas traseras a las manos y se deslizaban a toda velocidad por la pendiente. Eran tantos los animales que morían de hambre y fatiga en aquellos caminos

que sus cadáveres obstruían el paso y tanto Tschudi como otros viajeros de los siglos XVIII y XIX mencionan el hecho en sus escritos.

Camino a la Montaña Real

El nuevo camino a la Montaña Real por el partido de Guamalíes iniciado por Juan Bezares en 1789 para comercializar los frutos de la región no llegó a terminarse por la oposición de los misioneros franciscanos. El camino de herradura debía arrancar desde el pueblo de Tantamayo hasta el de Chinchima, continuando la obra por la ribera del río Monzón para facilitar la navegación por el río Huallaga al Monzón y dar salida hacia los mercados de los productos de las provincias de los lamas, maynas y quijos. Ofrecía hacer el camino a su costa, sin otra condición que ocupar a los vecinos en el trabajo.

Después de haber comenzado el camino por la ruta del pueblo de Urpis llegó hasta el puerto de Chinchima contiguo al río Monzón y superadas las grandes dificultades del terreno completó 29 leguas de camino en el pueblo de Chicoplaya. Entonces se opusieron los franciscanos del convento de Ocopa que sonsideraron malo el trazado por aquel lugar, ya que el guardián Manuel de Sobreviela había facilitado otro por la vía de Guanuco. Del sentir de este fraile

> opinó contrariamente el gobernador Intendente de la provincia de Tarma... pues adoptó el proyecto como laudable y digno de la mayor protección, aduciendo que no se presentaba inconveniente alguno, cuando ni se exponían los intereses, ni las armas del Rey, ni las personas de los cooperantes y que siendo la Montaña un país tan vasto y de tan raras y útiles producciones, encerradas por la improporción de sus comercios, era demostrado que no podía servir de impedimento un camino a otro, cuando por todos disfrutaría el Estado de esas ventajosas adquisiciones.

Superadas las dificultades continuó la obra, ocupando en el trabajo a los vecinos de los pueblos, sin salario alguno, de acuerdo con la doctrina Chavin. Aún más, se le comunicó oficialmente que ocupara en la construcción «la gente vaga y mal entretenida, conforme a la ley del reino». Después de que el camino llegara a los pueblos de Jacas

y Tantamayo y cuando faltaban dos leguas para llegar al río de Yanamallo, los frailes franciscanos se opusieron nuevamente y las obras quedaron paralizadas. Una real cédula de 21 de enero de 1792 informaba que después de oír en la Corte al franciscano Pedro González Agüero, oponiéndose al proyecto de Bezares por considerarlo inútil y nocivo, quedasen suspendidas las obras. Sostenían los franciscanos que el trazado del camino estaba en contradicción con «las varias entradas que habían hecho a aquellas montañas desde el año de 1644 hasta el de 1767».

La vía central del Perú

Durante la segunda legislatura de Ramón Castilla se abre paso la idea de una red vial preferente con la parte oriental que dejase abierto un camino terrestre para el acceso a una ruta fluvial por los ríos Pichis, Mayro o Perené que pudieran conducir a las ricas regiones amazónicas. Desde el primer momento los criterios de planificación del itinerario que debía seguir la red vial resultan imprecisos. A la hora de iniciarse los trabajos, los ingenieros J. Capelo, Benito Arana y Tucker optaron por caminos diferentes para llegar hasta esos tres ríos. Ello fue motivado por criterios personales, más que por consideraciones técnicas. El camino central iría desde El Callao al puerto de Bermúdez del río Pichis, pasando por Lima, La Oroya, Tarma, Chanchamayo, La Merced, San Luis de Shuaro y el río Asupisú, dejando el Perené a la derecha comprendiendo una extensión de 504 kilómetros.

Tres eran las vías que podían conducir a las regiones amazónicas. La primera y la más conocida era la que partiendo de Pacasmayo iba por las poblaciones de Cajamarca, Chachapoyas, Moyobamba y Balsapuerto a Yurimaguas. Este itinerario tenía grandes dificultades naturales y se tardaba en recorrer 30 días. La segunda vía por los ríos Mayro y Pachitea hasta alcanzar el Ucayali la defendió durante muchos años B. Arana como la que ofrecía mayores ventajas a quienes hacían el viaje de Lima a Huánuco por ferrocarril y a lomo de mulas. Por la tercera vía se penetraba en el Amazonas a través del Pichis, por el camino de La Oroya y Chanchamayo; era según los detractores la que mayores dificultades ofrecía para la construcción de un camino por la ribera del Pichis. Sin embargo, de acuerdo con los criterios sostenidos por los

misioneros franciscanos del convento de Ocopa, era el camino que en menos tiempo ponía en comunicación Lima con la ciudad de Iquitos. Una cuarta vía posible por el río Perené quedó totalmente excluida después de los informes técnicos de Tucker que descartaban la posibilidad de navegar por el río. Pero continuó teniendo partidarios después de que en 1876 Arturo Wertheman surcara el Perené en balsa, completando el viaje hasta Iquitos por los ríos Tambo y Ucayali.

Tuvieron que pasar 20 años de tanteos, trabajos preparatorios y expediciones hasta que el gobierno adquiriese conciencia de la importancia del camino. En 1879, después de abandonar utópicos proyectos, se pronunció sobre la vía del río Pichis. Con el apoyo del presidente del gobierno se ordenó la construcción de un camino de herradura que pusiera en comunicación las montañas del Chanchamayo con la ciudad de Tarma para la salida de los productos agrícolas. Se contrataba también con la compañía Peruvian Corporation el estudio para prolongar el ferrocarril de La Oroya hasta unirlo con los ríos navegables al otro lado de los Andes, pero el estudio no llegó a realizarse. Entonces se ofreció a E.W. Tyler, presidente del Comité inglés de tenedores de bonos, la construcción de un ferrocarril en el río Ucayali y el establecimiento de la navegación en él y sus afluentes. El contrato concedía importantes franquicias arancelarias.

Para la financiación del camino hasta un punto donde el río Pichis fuera navegable, se optó por un impuesto de 46 céntimos sobre cada arroba de aguardiente que se exportare por el puerto de Puntacayu. Ante las dificultades financieras se acordó que una vez terminados los caminos de Chanchamayo y La Merced, de Palca a Vitoc y de Marainioc a Ricran, los fondos que se recaudaran en el puerto de San Bartolomé se aplicarían también a la construcción del camino entre La Merced y el Pichis. En 1891 se terminó la obra: un camino de herradura de 100 kilómetros de longitud con un 10% de pendiente, que ya podía «ejercer por entero la acción benéfica de sus instituciones sobre el vasto territorio amazónico, ayer separado por montañas desconocidas donde se suponía la existencia de una población salvaje», como se expresaba en el discurso de inauguración el ingeniero que había dirigido las obras.

El camino unía la capital de la república con un punto navegable de los ríos orientales que facilitarían la apertura de campos de explotación industrial. Ponía en comunicación regiones completamente des-

conocidas. El ritmo de la construcción del camino fue relativamente acelerado: de 700 metros diarios.

Para el ingeniero B. Arana el camino del Pichis, caso de que alguna vez llegara a concluirse, sería uno de los peores caminos de las montañas peruanas por los accidentes topográficos del trayecto. Durante los últimos años del siglo XIX se prosiguió en Lima defendiendo la ruta del río Mayro, especialmente Arana que la exploró en 1867 siendo prefecto de Loreto. Se decía que era el camino fluvial más próximo con la capital por los ríos Palcazo y Pachitea. La ruta se establecía por los caminos de Pozuzo, Huánuco y el Cerro de Pasco por donde pasaban algunos padres franciscanos de Ocopa a las misiones del Ucayali, aunque uno de los misioneros, el español G. Sala, defendió en la Sociedad Geográfica de Lima que la vía Huánuco y Mayro tenía 14 días y medio de camino; más del doble de la que iba por Chanchamayo y Pichis. En la región de Pozuzo Antonio San Miguel y J. Durán habían construido dos caminos en 1867; uno de ellos poco usado por los colonos, de ahí que a los 25 años hubiese necesidad de repararlo a fondo.

Principales itinerarios de las vías de comunicación

El general Andrés García Camba ofrece en sus *Memorias* la relación completa de los 32 itinerarios terrestres que había en el virreinato del Perú al finalizar el siglo XVIII. La relación dispone de las distancias parciales y totales de cada una de las rutas.

El virreinato del Perú, llamado también de Lima, se extendía entonces sobre 514 leguas de norte a sur y sobre 126 de este a oeste en la parte más ancha. Tenía al norte por límite la provincia de Guayaquil, al sur el desierto de Atacama, al este la cordillera oriental de los Andes y por el oeste el mar Pacífico. Sólo quien haya conocido perfectamente los caminos puede hacer una relación tan exacta de los mismos. La relación dispone de las distancias parciales y totales de cada una de las rutas. El primer itinerario parte de la capital de la nación y finaliza en Buenos Aires después de pasar por 150 poblaciones a lo largo de 953 leguas. Pasaba por las capitales de las provincias de Huancavelica, Huamanga, Cuzco, Chucuito, La Paz, Oruro, Potosí, Salta, Tucumán, Santiago del Estero, Córdoba y Buenos Aires. El itinerario

desde Lima a Tarapacá por Arequipa era el segundo más largo con 366 leguas. El tercer itinerario en longitud –296 leguas– iba de Lima a Guayaquil. El cuarto itinerario enlazaba Tarapacá con Potosí a través de 110 leguas. El itinerario más corto es el que recorría las 25 leguas que separaban Potosí de Chuquisaca. El general García Camba añade 96 leguas de caminos transversales a los 22 itinerarios.

El frío en la puna

El hecho más característico en el paso de la puna, tierra alta próxima a la cordillera de los Andes, fue el frío. Relatos de misioneros y viajeros dan noticias de las muertes por el frío. Cieza de León se refiere a tres cordilleras o cumbres desiertas en las que no era posible vivir. Una es «la montaña de los Andes» llena de grandes espesuras; tierra tan enferma «que ni hay gente ni jamás la hubo»; la otra, la serranía que va a lo largo de las montañas de los Andes, «que es muy fría», con las cumbres nevadas y la tierra quemada por la nieve y el frío; la otra cordillera era para Cieza la de los arenales, que iba desde Tumbez a Tarapacá y donde sólo había arena y sal, sin agua y sin hierba.

Uno de los capítulos de la *Historia* del jesuita Bernabé Cobo se consagra expresamente a ilustrar, con experiencias vividas, el frío de la sierra. «Caminando yo una vez», escribe,

> en compañía de un alemán que acababa de llegar de su tierra, desde la villa de Oruro al valle de Cochabamba, hicimos noche en lo más riguroso de una puna y páramo que está en el camino. Dormimos los dos en una casa pajiza, y aunque era pequeña y abrigada, sentimos toda la noche muy grande frío y por la mañana hallamos que se habían helado los orines de la bacinica.

Semejante caso le había sucedido en 1618, caminando en el mes de diciembre, que allí es verano. Otra vez atravesando la cordillera en el mes de diciembre por las minas de Potosí, se halló tan fatigado que pidió a los compañeros que le dejasen morir allí porque «no se hallaba sino para dar allí el alma».

Otros relatos de misioneros, testimonios de gran valor por haber sentido ellos la intensidad del frío de la sierra peruana, cuentan que en

aquellos páramos algunos viajeros solían morir a causa de los vientos helados. Quedaban muertos, con aspecto de vivos, abiertos los ojos y arrimados a una peña. Baste otro testimonio más, este de Tschudi, antropólogo y lingüista alemán, que viajó por el Perú entre 1839 y 1842, para quien el frío de la puna fue el peor enemigo en su vida de explorador. «Demasiado tarde me dí cuenta», escribe,

> que mi mula se había hundido rápidamente (en la nieve) a tal punto que no podía volver a salir... Durante largo rato busqué un camino en la soledad interminable. Por fin lo hallé: lo marcaba una gran cantidad de cráneos y esqueletos que con sus contornos sobresalían de la cubierta blanca dando testimonio de la triste muerte de los animales de carga que habían caído a lo largo de la ruta.

Agotada la mula que había estado subiendo 14 horas sin descanso ni alimento la amarró a una piedra y se introdujo a dormir en una cueva. Pero cuando llegó la madrugada descubrió con espanto que «le había servido de almohada un cadáver humano, rígido por el hielo». Cuando salió de la cueva la mula estaba muerta; había comido del venenoso garbancillo.

La mula y los caminos coloniales

A finales del siglo XVI, en la opulenta ciudad de Lima había nacido una aristocracia del dinero, con carruajes, cuando eran raros en la corte madrileña. Cronistas del siglo XVII dan la cifra de 4.000 coches y calesas. El viajero Frézier que estuvo en la capital del virreinato en los primeros años del siglo da cuenta de 4.000 coches tirados por mulas. Afirma que entre esta nueva aristocracia que se ha creado por el dinero, el carruaje era el signo dominante de la misma. El padre Eder afirma que en 1750 había en Lima 6.000 vehículos tirados por caballerías.

Sin embargo en el virreinato no hubo diligencias, ni carros de postas a disposición de los viajeros. Las personas se trasladaban de un lugar a otro con sus propios medios y se alojaban en las haciendas que solían tener tambo propio, en el mismo lugar donde había estado construido el tambo incaico. Éste fue el medio normal de viajar en el Perú hasta finales del siglo XVIII.

Durante la época de la colonia se consolidaron favorablemente los criaderos de mulas, ya que fueron uno de los ramos principales del comercio entre el Perú y las provincias del norte, del interior y del litoral. Algunos distritos emplazados en Tucumán y el Río de la Plata, donde estaban los principales criaderos, se especializaron en surtir a los arrieros de mulas y carretas. Los arrieros atendían la ruta terrestre entre el puerto norteño de Paita y la ciudad de Lima, y entre el Cuzco, Arequipa, Arica y Potosí.

La mula fue la reina de los caminos coloniales. Anualmente se formaban grandes recuas de 600 a 700 mulas, de año y medio a dos años, que conducidas por unos 12 hombres se dirigían a los potreros de Córdoba. No podían arrearse mayor número por la escasez de agua en la pampa y la falta de corrales para encerrarlas de noche. El problema de los corrales solía suplirse con estacas y sogas de cuero que colocadas convenientemente formaban una cerca protectora. Córdoba era lugar de invernadero donde las mulas pasaban dos años. Las recuas se detenían en Córdoba para reponerse y continuar el camino a finales de abril o a principios del mes de mayo; esta vez eran 1.300 o 1.400 cabezas arreadas por unos 20 peones que tenían 70 caballos para su servicio. A los peones se les permitía llevar de dos a cuatro mulas para su vuelta. Solían ser mulas defectuosas, tuertas y cojas, pero, como reseña Concolorcorvo, mediante la devoción de su rosario, llegaban de vuelta a Salta con tres o cuatro mulas buenas.

Las mulas llegaban a Salta en el mes de junio, donde invernaban en sus buenos pastos. Allí pasaban ocho meses en los potreros pedregosos, buscando los pastos en los cerros altos y así endurecían los cascos. A las mulas que invernaban en potreros con buenos pastos y abundante agua se les ablandaban los cascos y ya no servían para el trabajo duro de la sierra. Cuenta Thomas Falkner en la *Descripción de Patagonia* que las mulas una vez en Salta, después de haber recorrido muy largas distancias, necesitaban detenerse un año antes de pasar a Potosí, Lipes o Cuzco.

Otra ruta, sin necesidad de invernar en Córdoba, salía de Buenos Aires hasta los potreros de Salta por el camino de los Porongos; las mulas que hacían esta distancia tenían de tres y medio a cuatro años, pues de lo contrario no aguantarían la larga marcha. En Salta se reunían todos los años 60.000 o 70.000 mulas que necesitaban 1.333 hombres y 4.000 caballos para cuidarlas. Según informa el gobernador

de Tucumán al rey, a principios del siglo XVIII más de 40.000 mulas salían de Salta para el Perú. La economía del Tucumán estaba dedicada a las mulas y a las carretas, piezas básicas de la arriería de los siglos XVII y XVIII. Todos los años se celebraba en Salta una gran feria de ganado mular, la más grande del mundo según testimonios de la época. En *El lazarillo de ciegos caminantes* han quedado registrados los mercados de mulas casi a la manera clásica.

Puede decirse que las mulas nacían y se criaban en las campiñas de Buenos Aires hasta los dos años; se fortalecían en los potreros del Tucumán y trabajaban y morían en el Perú. Fueron las grandes protagonistas del transporte terrestre colonial, tanto de viajeros como de mercancías. Las recuas se componían de 200 a 300 mulas. La mula mansa, de silla y paso firme, era la cabalgadura destinada para los viajeros. Las dedicadas al transporte llevaban hasta 20 arrobas sobre sus lomos en jornadas de seis leguas diarias. Debido a la excesiva carga que solían llevar estos animales, unas instrucciones del gobierno disponían que «los mercaderes de Portobelo y Panamá no puedan ni entregar, ni los dueños de recuas recibir, ni traer en ellas ninguna carga que pese a más de ocho arrobas y media».

Algunos arrieros además de trajinar con bestias de carga vendían mercancías en los pueblos por donde pasaban. La llegada de las recuas cargadas a un pueblo era un acontecimiento que no pasaba desapercibido por las gentes que vivían en regiones desiertas y apartadas. Eran a su vez los que llevaban la correspondencia privada y el correo oficial no lograría acabar con esta práctica.

En los primeros años del siglo XVII en la villa de Jujuy situada al norte de Salta, en el camino del Perú, había 100 vecinos españoles; la mayoría arrieros que llevaban harina, maíz, queso y otros productos a las minas de Chicas; tenían también cría de mulas, lo mismo que Santiago del Estero, de donde partían para las tabladas de Lima. Córdoba mantenía con el Perú un activo comercio de exportación de mulas; pueblo de arrieros obtenía también buenas ganancias en el tráfico de carretas que introducían en el Perú mercancías de Buenos Aires.

La arriería se hallaba en una situación tan buena que Tupac Amaru II recibió por herencia de sus padres 35 manadas de mulas que dedicó al transporte de mercancías, que entonces proporcionaba buenos ingresos y porque los viajes le permitían conocer la situación de «esclavitud» en la que se encontraban sus hermanos de raza. Antes de las

rebeliones sociales de 1780 el volumen del tráfico de mercancías se situaba en cifras muy altas. A partir de esta fecha la arriería experimenta un descenso considerable en la intendencia de Salta donde una sola persona pasó a controlar esta actividad. Debido a la situación confusa creada por la agitación social y al mal estado de los caminos la arriería no pudo volver a consolidarse nuevamente. El camino que unía Salta con el fuerte de Cobos, distante de la capital nueve leguas, estaba tan mal en algunos años que no pudiendo llegar a Salta dejaban en Cobos las mercancías.

Dadas las dificultades de los caminos y los pocos progresos en los transportes, cada año se morían e imposibilitaban 50.000 mulas antes de cumplir los diez años, con sólo cuatro de trabajo y en cuatro viajes de 200 leguas, según refiere Alonso Carrió de la Vandera por boca de Concolorcorvo. Las mulas de la costa, desde el puerto de Arica a Lima trabajaban cuatro veces más que las de la sierra y las expectativas de vida eran mayores, debido al forraje y a la benignidad del clima. En la sierra los hielos quemaban la poca hierba que salía.

Los criadores de mulas no escaparon al fenómeno de la rebelión de Tupac Amaru y suspendieron el mercado de mulas con el Perú y en la región del Plata muchos hacendados abandonaron los criaderos para dedicarse a criar otros ganados de rentabilidad a corto plazo. El virrey Loreto al analizar la situación económica de 1790 en relación con el mercado de las mulas, recoge las quejas de los peruanos por el precio exorbitado que alcanzaron después de 1780 [17]. El mercado de las mulas había decaído mucho con las sublevaciones del Alto Perú en 1780-1781. Antes se vendían también más porque los antiguos corregidores en los repartos, al indio que necesitaba dos mulas le daba cuatro, para aumentar los ingresos.

La rentabilidad escasa obtenida por los criadores directos de mulas incitaba a la venta oculta. Muchas veces la demanda se atendía introduciéndolas clandestinamente en el Perú, defraudando al rey de los derechos de alcabala. El robo de bestias, especialmente de mulas, se había generalizado tanto que un pariente de los condes de Castilla, que llevaba el oficio de correo de Cochabamba, tenía cuatro indios mita-

[17] Güenes González, *Informe a Mestre*, 23 de diciembre, 1784, A.G.I., Buenos Aires, leg. 70.

yos para robar mulas a los arrieros que dedicaba después al despacho de correos y pasajeros. Otros las tenían en corrales al cuidado de ministriles del corregidor y alcalde que terminaban vendiéndolas a sus propios dueños.

En el siglo XIX la navegación de cabotaje asestaba un duro golpe al tráfico terrestre de la costa peruana con la contracción consiguiente. Durante el virreinato la actividad del puerto de Arica ya había reducido la circulación de arrieros y causado daños al comercio de Lima. Pero con el tráfico marítimo costero desaparecieron el acarreo con bueyes y las caravanas de carretas. La crisis había empezado a dejarse sentir en los pequeños pueblos que vivían de aquel tráfico. Puertos como Paita y centros de intercambio como Ayacucho dejaron numerosos testimonios del cambio notable que frenó el desarrollo incipiente de aquellas ciudades.

Capítulo V

CHILE. CAMINOS DE LA CORDILLERA

Los caminos de la cordillera en el siglo xvi

Chile surgió a la vida colonial configurado como un núcleo bien definido, pero lejano y aislado por la cordillera andina. Las comunicaciones eran difíciles con el exterior. Hacia el norte, desde Coquimbo y La Serena, se extendía el desierto, que impedía toda comunicación terrestre. Al oeste, la cordillera fue un obstáculo sólo franqueado con regularidad a través de la ruta Santiago-Mendoza.

Juan de Matienzo, oidor de la Audiencia de Charcas, que llevó a cabo una importante búsqueda de nuevas rutas, habla del camino Jujuy-Atacama, para acortar distancias entre el Atlántico y el Pacífico. Fue el primero que vio la necesidad de abrir un puerto por el Atlántico para comunicar con España por un camino más corto y seguro que el del Pacífico y Panamá, que diera salida a los productos de Chile, del Tucumán y del Río de la Plata [1].

En el siglo xvii, para el tránsito entre Chile y Charcas era utilizada la ruta Valparaíso-Coquimbo, Atacama y Potosí, porque era más corta que la que iba a través de Mendoza, Tucumán y Salta. Hasta el siglo xviii no se pensó en otras rutas transandinas. El alcalde de la Concepción de Chile buscó en 1808 una nueva ruta directa entre la Concepción de Chile y Buenos Aires. La *Memoria* de Francisco de Viedma en 1784 respondía a un mismo interés. Chile, que tuvo un desarrollo económico lento, por su aislamiento, entró en la órbita eco-

[1] *Carta al gobernador Alonso de Ribera*, 11 de abril de 1610, A.G.I., Charcas, leg. 26.

nómica de Buenos Aires, gracias al tráfico que se mantuvo en el camino Santiago-Buenos Aires a través de la provincia de Cuyo.

Los primeros que buscaron comunicar Perú y Chile con el Río de la Plata fueron Carlos V y Pedro de Mendoza, mediante la apertura de un puerto en el Río de la Plata; después Matienzo que mandó fundar pueblos en Salta, Río Paraná y Buenos Aires como puerto de entrada y salida para Tucumán y Chile. A la organización que proponían Matienzo y Aguirre es preciso añadir las propuestas de Francisco de Toledo, virrey del Perú en el siglo XVI, que ordenó varias fundaciones estratégicas para proteger los caminos de La Plata y Potosí al Paraguay, Tucumán y Chile. La línea estratégica por él proyectada, arrancaba en Santa Cruz de la Sierra.

La cordillera de los Andes va ensanchándose hacia el norte donde están los lagos Titicaca y Pampa-Aullagas. Esa meseta constituye uno de los lugares más áridos y solitarios del mundo. El suelo desnudo y seco, esas altiplanicies están cubiertas de nieve la mayor parte del año. Fernández de Oviedo recuerda el frío espantoso que sufrieron las tropas de Almagro. Cuenta que debido al frío glacial de las noches despejadas murieron en una sola noche 70 caballos.

Pedro de Valdivia, en la conquista de Chile, tomó el camino del inca que cruzaba la serranía andina. El capitán Diego Maldonado, describe el valle de Uspallata y logra atravesar la cordillera en 1552. Después de dejar el valle de Uspallata y el de Huco entra de lleno en el corazón andino. Después de descubierto el itinerario del camino del inca, fue la ruta preferida para el tráfico que se dirigía al virreinato del Perú. Salían de Chile, cruzando las nevadas cumbres andinas, hasta la región de Cuyo. De aquí seguía el camino hasta enlazar con Córdoba, donde salía otro para La Plata y llegaba hasta Santa Fe (rincón de Caboto).

En los primeros momentos de la conquista los españoles de Chile se dirigían al Perú por el camino de la sierra. Después se reduce el tránsito por esta ruta y se va por mar y algunas veces por la costa, que aunque es mal camino no tiene el peligro que el camino de la sierra, donde murieron muchos hombres y otros quedaron lisiados. Para la comunicación con Lima, el mar era la mejor vía. Por aquí llegaba la demanda peruana de trigo que detuvo el desarrollo de la ganadería chilena, pero que el ahorro procedente de la venta de trigo permitió la expansión de la producción minera.

El padre José de Acosta, cosmógrafo e historiador, apodado el Plinio del Nuevo Mundo, cuya primera cualidad de su *Historia natural y moral de las Indias* es la de ser una relación inmediata de los hechos, donde la fantasía nada superpone sobre la realidad, nos ha dejado un relato estremecedor sobre las víctimas del camino de la sierra entre Perú y Chile. Dedica atención al aire frío, motivo de tensiones entre los conquistadores por las muertes que causaba. El frío quitaba las ganas de comer, provocaba vómitos y producía dolor en los pies y manos. «Da allí un airecillo no recio», escribe,

> y penetra de suerte que caen muertos casi sin sentirlo, o se les caen cortados de los pies y manos dedos, que es cosa que parece fábula, y no lo es sino verdadera historia. Yo conocí y traté mucho al general Jerónimo Costilla, al cual le faltaban tres o cuatro dedos de los pies que pasando por aquel despoblado a Chile, se le calleron... Refería el sobredicho capitán, que de un buen ejército que había pasado los años antes, gran parte había quedado allí muerto... Y aún añadía otra cosa extraña: que hallaron vivo un muchacho y preguntado cómo había vivido, dijo que escondiéndose en no sé qué chocilla, de donde salía a cortar con un cuchillo de la carne de un rocín muerto, y así se había sustentado largo tiempo, y que no sé cuantos compañeros que se mantenían de aquella suerte, ya se habían acabado todos, cayéndose un día uno y otro día otro, amortecidos, y que él no quería ya sino acabar allí como los demás, porque no sentía en sí disposición para parte alguna, ni gustar de nada. La misma relación oí a otros, y entre ellos a uno que era de la Compañía... Lo mismo me refirió un religioso grave, dominico y prelado de su Orden, que lo había visto él mismo pasando por aquellos despoblados, y aun me contó que siéndole forzoso hacer noche allí... no hallando otra cosa a mano, juntó cantidad de aquellos cuerpos muertos que había alrededor, e hizo de ellos una como parecilla por cabecera de su cama, y así durmió, dándole la vida los muertos.

Entre los muchos relatos de viajeros que describen el frío glacial que produce la muerte en la cordillera, está la *Relación del viaje* de cinco religiosos capuchinos de Madrid a Lima en 1710-1727. El paso de la cordillera de Mendoza a Santiago de Chile fue el más difícil.

> Llegamos malísimos –leemos en la Relación– a una ermita o casa, que estaba antes de entrar en lo áspero de los cerros. En lo alto del

> cerro nos mataba el frío... En todo el camino encontramos multitud de cruces de los muchos que han quedado allí muertos con el rigor del frío y poco de pasar nosotros había sucedido con tres hombres que se helaron, y aun vimos algunos vestigios de los vestidos que llevaban.

Los pasos más peligrosos los cruzaban a pie «con el Credo en los labios».

Cuando los caminos se cerraban por la nieve, los viajeros abandonaban los bultos que transportaban en mulas y continuaban el camino sin ellos. Los cinco capuchinos encontraron varios cajones sin dueño y cuentan que había excomunión para los que tomasen los bultos, que esperaban allí hasta otro año, cuando desapareciera la nieve.

Otro misionero, fray Diego de Ocaña, fraile jerónimo que había recorrido el camino en los primeros años del siglo XVII, escribe que pasaron la cordillera por caminos nunca andados y era tanta la nieve y el frío, que iban todos a pie

> porque la mitad de los caballos se nos habían muerto y despeñado y los que quedaron traían nuestra ropa y sin sillas; de suerte que puede sufrir tanto trabajo con la mocedad. Traía solamente el escapulario como capotillo de dos faldas; y un criado mío que traje de Sevilla no hacía sino decirme: diferente anda el hábito de San Jerónimo en Sevilla.

El primer viajero que recorrió el camino de Chile a Buenos Aires fue Alonso de Sotomayor —gobernador de Chile— en el siglo XVI. El paso del Atlántico al Pacífico, entre Buenos Aires y Santiago de Chile, era un hecho en el siglo XVI. Esta vía permitía enviar correos —*chasquis*— a Chile cuando en la costa del Atlántico aparecían los corsarios.

Existía una vasta red de caminos prehispánicos que utilizaron los españoles. Santiago de Nueva Extremadura o de Chile fue el nudo central de los caminos que usaban los indígenas para ir a lejanas tierras; de Santiago, como vértice de esas rutas, partían caminos que atravesaban la masa andina a la región de Cuyo. Desde aquí partía otro camino que se dirigía a la costa chilena a través de Mendoza y San Juan hasta cruzar la cordillera —por el paso de San Francisco— hasta llegar a Copiapó. De Mendoza, por la ruta de San Luis a Córdoba,

salía otro camino hasta Santa Fe y Buenos Aires. La extensa red caminera viene a demostrar que la ruta por tierra desde el mar del Sur al Atlántico estaba delineada por los indígenas.

Reginaldo de Lizárraga cruzó la cordillera en el siglo xvi por un camino más frecuentado: el que iba de Mendoza a Santiago de Chile por Uspallata. Utilizó, en una parte, la ruta incaica que describe como senda por donde podían marchar dos carretas. Del camino de Mendoza a Santiago, entonces sin refugios, dice que era una senda de 50 leguas, que se andaba en ocho días en época de verano. Siguió el camino que iba por el puente natural del inca, donde en el siglo xviii Ambrosio Higgins mandó levantar un refugio. Sobre la angostura del paso por el puente del inca escribe que era «necesario ir el hombre confesado».

Cuando Lizárraga cruzó la cordillera, era necesario hacer noche al amparo de los peñascos, sobre la tierra quemada por la nieve. Sin embargo hay varios restos de cerámica y de refugios incas en la ruta de Uspallata a Chile: en Tambitos, Punta de Vacas y Puente del Inca, que marcan el camino por donde entraron los incas, desde el río Mendoza hacia Chile cruzando la cordillera.

Hasta las reparaciones del camino a principios del siglo xviii, para evitar caer en las carcavoneras del río, los pasajeros llevaban dos sogas atadas a la cintura: una delante para subir y otra detrás para descender. La trasera la sujetaban los que quedaban atrás y la iban soltando poco a poco para que el que pasara no resbalase, y una vez que han descendido, lanzan la parte de la soga delantera a los que están de la otra parte y les ayudan a subir. Así se accedía a las inmediaciones del puente natural del inca.

A pesar de haber sido descrito por muchos viajeros el tránsito de la cordillera por la ruta de Uspallata, el relato de Lizárraga adquiere especial interés por la época en que fue realizado y por las condiciones personales del autor.

En las comunicaciones fluviales primitivas, para el paso de los ríos del sur, los indios chilenos tenían pequeñas embarcaciones, construidas de una sola pieza. Las embarcaciones de los indios del norte estaban hechas con cueros de lobos marinos, dispuestas en forma de odres. Dos de estos cueros los cosían tan fuertemente que no les entraba gota de agua. Después lo llenaban de aire y dos o tres personas los manejaban con remos. Cuenta R. de Lizárraga que con estas embarcaciones entra-

ban mar adentro hasta más de seis leguas. También construían canoas de una sola pieza de tronco de árbol, que les suponía varios meses de trabajo. Un antiguo historiador chileno, padre Diego Morales, cuenta haber conocido estas canoas con capacidad para 30 personas.

Los caminos de la costa en el siglo xvi

Reginaldo de Lizárraga, que recorrió los caminos de la costa, llegó a Santiago de Chile después de mil y una peripecias, cuyos pormenores e incidencias se reflejan en la *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*, con bastante puntualidad. Viajó acompañado de dos guías a quienes pagó 12 pesos a cada uno antes de ponerse en camino de Atacama a Copiapó. Entró en Chile siguiendo la ruta de los primitivos incas. Desde Arica, rumbo al sur, llegó a Tarapacá y penetró en el desierto de Atacama, uno de los lugares donde la soledad se hace carne en los Andes. Por este camino había pasado Almagro a su vuelta de Chile y después Pedro de Valdivia. Una vez recorridas 80 leguas, volvió nuevamente a pasar el macizo buscando el mar en Copiapó –primer pueblo del reino de Chile– por caminos de arena, que en algunas partes se metía en la sierra, desviándose cuatro y seis leguas tierra adentro, para evitar las rocas de la costa.

Veinte días tardó Lizárraga en recorrer 120 leguas que separaban Atacama de Copiapó. Entre las novedades que ofrece la descripción fragmentaria del camino están los guías, que eran necesarios para no perderse, ya que «pocas veces se anda –escribe– porque si no es algún desesperado o fugitivo homicida no se pone a tanto trabajo».

El valle de Copiapó, pueblo de indios, era estrecho y pequeño. Aquí se desprendía un ramal de la arteria que cruzaba los Andes por el paso de San Francisco y llegaba hasta Tinogasta, Chilecito y Calingasta. El camino de la costa continuaba hasta Coquimbo: 60 leguas por arenales y entre rocas. Coquimbo, excelente puerto de mar, con buen clima, carecía de agua y leña que era preciso llevar en carretas.

De Coquimbo para Santiago salían dos caminos: uno por la sierra, que se utilizaba en las épocas de lluvia y otro por la costa cruzaba las tierras llanas del valle de Quillota, que cuando llovía se hacía intransitable. Por esta ruta no había ventas para hacer noche y los viajeros tenían que dormir debajo de los arrayanes. Cerca del camino del

valle de Choapa estaban las minas de oro del Espíritu Santo, de donde los vecinos de Santiago y Coquimbo sacaron miles de pesos pero se agotaron pronto.

En 1583 el cabildo mandó reparar los caminos de carretas en torno a la ciudad de Santiago, que era entonces una pobre aldea donde las cabras y los puercos pacían libremente por las calles donde también holgaban perros cimarrones.

Detalla R. de Lizárraga que el viaje por mar de El Callao a Chile tardaba más de un año en los primeros tiempos de la colonización, «porque no hacían cada día más que dar un borde al mar, otro a la tierra y surgir en la costa, y así están toda la noche». Menciona la siguiente anécdota: «Conocí en aquel reino un español que, embarcándose sus padres para aquel reino, se engendró y nació en el mar, y tornó su madre a hacerse otra vez preñada, y no habían llegado al puerto de Coquimbo. Ahora se navega en veinticinco días y a lo más largo en treinta».

El camino de Córdoba a Mendoza, primer pueblo de españoles —entonces del reino de Chile— al lado de la cordillera, eran 100 leguas de camino carretero llano, pero necesitado de agua. Para suplir la falta de agua los indios habían hecho hoyos al lado del camino, donde se recogía el agua de la lluvia. Los primitivos historiadores, que suministran información sobre estas concavidades, dicen que el agua estaba sabrosa y fría.

La búsqueda de nuevos caminos en el siglo XVII: el cabo de Hornos

Los geógrafos representaban la Tierra de Fuego como parte de un continente austral que se prolonga hasta el polo, sin pasos entre los dos grandes océanos. Los primeros que buscaron ese camino fueron los holandeses Le Maire y Schouten. Siguiendo la prolongación de la costa oriental de la Tierra de Fuego dieron con el paso: un estrecho que unía el Atlántico y el Pacífico; un camino nuevo, para pasar al Pacífico, más fácil de navegar que el estrecho de Magallanes. En honor a la ciudad holandesa donde se había organizado la expedición, los dos holandeses dieron al cabo, formado por dos montañas puntiagudas, el nombre de cabo de Horn y al estrecho que les había dado paso al Pacífico le llamaron Le Maire.

Todo el conjunto de relatos y documentos de la época sobre la expedición subrayan el hecho como un avance de las ciencias geográficas y como una ruta que facilitaría el tránsito comercial internacional a través del cabo de Horn o de Hornos. Del viaje, que duró dos años, en que habían dado una vuelta al mundo se hicieron múltiples ediciones hasta en latín.

Debido a la envergadura del hallazgo, que abría a la navegación de todas las banderas la entrada a los mares en que España quería dominar sola, el Consejo de Indias, que parecía negarse a aceptar testimonios ajenos encomendó en 1617 la exploración de la misma región a los hermanos Nodal, que servían en la marina real. Después de recorrer el canal, dieron al estrecho de Le Maire el nombre de San Vicente, cuya fiesta celebraba la Iglesia aquel día y al cabo de Horn el nombre de San Ildefonso, pero no han permanecido estos nombres de insuflación religiosa en el lenguaje geográfico [2].

Las mercancías europeas, que antes se traían exclusivamente del Perú, llegaron a Chile directamente por la ruta del cabo de Hornos hasta que la guerra con Gran Bretaña y el peligro corsario amenazaron el Pacífico. Entonces la vía de Buenos Aires adquiere gran importancia para el comercio. Las mercancías desembarcadas en este puerto eran remitidas en carretas a Mendoza, donde llegaban después de 30 días de camino. Desde Mendoza se trasladaban a Santiago de Chile en recuas de mulas por el camino de la cordillera, donde pagaban los derechos de aduana. Aunque el coste de los fletes recargaba el producto en un 10% la ruta era más rápida que la vía del cabo de Hornos. Tuvieron que pasar muchos años para que la ruta del cabo de Hornos se utilizara con regularidad, porque además no se consiguieron eliminar los peligros de la navegación.

[2] Sobre la expedición de los hermanos Nodal se publicó en Madrid en 1621 la *Relación* del viaje que por orden de S.M. y acuerdo del Real Consejo de Indias hicieron los capitanes Bartolomé García de Nodal, y Gonzalo de Nodal hermanos, naturales de Pontevedra, al descubrimiento del estrecho de San Vicente y reconocimiento del de Magallanes. Una segunda edición se hizo en 1766.

En 1622 se publicó en Amsterdam, como apéndice del viaje de Schouten y Le Maire, la relación de un viaje bajo el mando del capitán Juan de More, que según el historiador chileno Barros Arana induce a creer que esta relación publicada en Holanda fue escrita por alguien que tenía noticias muy incompletas del viaje de los Nodal. Dionisio Alcedo, en su obra *Aviso histórico*, acepta la historia del viaje de J. More, lo que parecía estar en contradicción con los documentos de la época.

Camino de Mendoza a Santiago de Chile por Uspallata: siglo xviii

La frontera andina era como un inmenso desierto de montañas con un campo glaciar en el extremo meridional. Si la cordillera fue frontera, las montañas fueron auténticas barreras con algunos pasos. El campo fronterizo entre Chile y Argentina, además de barrera, tenía las veredas sobre el límite de la nieve o sobre el límite de la puna en los Andes. Las 44 o 50 leguas que había de Santiago de Chile a Mendoza eran difíciles de andar, de montañas abruptas, cubiertas de nieve seis meses del año. En una penetrante carta que Alonso de Ribera, gobernador de Tucumán, dirige en 1608 al rey le menciona los pasos que se cruzan «con gran dificultad y se suelen despeñar muy de ordinario caballos y mulas y ganados».

El paso de Uspallata canalizó el tráfico hacia Chile. Este paso estaba limitado por el abandono que padecían todas las comunicaciones de Chile. El gobernador Cano Ponte Aponte (1720-1733) abrió una época de atención a los caminos para mejorar la viabilidad de los pueblos; y sobre todo mejorar el camino más fecuentado de la cordillera: el que unía Mendoza con Santiago por Uspallata, auténtica garganta del comercio con Mendoza y Buenos Aires. Por Uspallata llegaban el azúcar y los paños de Quito, ya que Santiago de Chile era el paso de las mercancías que venían del Perú y Quito [3]. Ya hemos visto que el tráfico entre Buenos Aires y el Pacífico se hacía a través de la cordillera, cruzando el macizo andino, que era menos costoso que dar la vuelta por el extremo austral por la vía marítima. A Mendoza llevaban las mercancías chilenas las carretas, que hacían el transporte del comercio entre Buenos Aires con el reino de Chile y el viaje de retorno. El tráfico andino se hacía en mulas, calculándose en una cifra próxima a 25.000 las mulas que anualmente cruzaban la cordillera por Uspallata. Aunque el paso por Uspallata era el más utilizado, se realizaron varios reconocimientos para hallar una ruta que estuviese abierta todo el año y sin los obstáculos de la altura y de la nieve.

[3] Un buen estudio sobre el comercio entre Mendoza y Chile puede verse en la obra de P.S. Martínez, *Historia económica de Mendoza durante el virreinato (1776-1810)*, Madrid, 1961. También la obra clásica de D.F. Sarmiento, *El comercio entre Chile y la Argentina por la cordillera. Obras completas*, Buenos Aires, 1896.

La inmensa mole de la cordillera se alzaba entre Chile y las regiones del Plata como un obstáculo insalvable. Para hacer posible el paso se construyeron algunas *casillas*, que en aquella época llamaron *casuchas*. Varios documentos del siglo XVIII ponen de relieve los esfuerzos desplegados por los directores generales de la Renta en Madrid y los administradores principales de estas regiones, para construir casillas que sirvieran de puntos de acogida de los correos y viajeros y suavizaran las condiciones del tránsito inhumano en las épocas de nieve.

Domingo de Basavilbaso, que había administrado el servicio de correos en Buenos Aires bajo el monopolio de la familia Carvajal, concesionaria de este privilegio y siguió ejerciendo el cargo después de su incorporación a la corona, pidió a Higgins, gobernador de Chile, que repararan las casuchas de la cordillera, para que los correos pudieran hacer en invierno la carrera. Solicita también que «se pongan llaves a las casuchas» y que las entreguen solamente a los correos y evitar así «usen de ellas los caminantes y las destruyan». Una disposición de la dirección de la Renta en Madrid insiste en que se reparen las casillas y aumenten las que fueran necesarias.

Debido a la naturaleza del terreno y las características del tránsito en época de nieves no se utilizaban caballos, porque según cuenta Concolorcorvo en *Lazarillo de cigos caminantes*, estando los caminos cubiertos de nieve las bestias se morirían de hambre «y lo poco que se paga no alcanzaría para llevarlas media carga de paja y cebada». los correos debían hacer el trayecto a pie, con la correspondencia al hombro, en contacto estrecho con el peligro, expuestos en cada viaje a una muerte anónima.

Ambrosio Higgins, que se había preocupado de mejorar los caminos por la llamada «cordillera nevada», mandó construir a ambos lados de la cordillera casuchas o refugios para abrigo del correo y pasajeros durante el invierno, provistas de carbón y vituallas. También Ceballos, primer virrey del Río de la Plata, favoreció la comunicación directa entre Buenos Aires y Chile. Higgins había tenido en cuenta los distintos tambos incas para alojamiento de correos y pasajeros. Con motivo de un viaje que hizo en pleno invierno de Buenos Aires a Santiago en 1763, expuso al capitán general de Chile Antonio Guill y Gonzaga que era necesario hacer transitable el paso de la cordillera que iba desde Santiago de Chile hacia el camino de Buenos Aires.

En el informe que presentó a Guill y Gonzaga en 1765 afirma que algunos correos quedaban retenidos en Mendoza tres y cuatro meses por haber encontrado cerrado el paso y ser indispensable que llegase el sol de la primavera que derritiera la nieve. Refiere también que algunos correos por 400 o 500 pesos se arriesgan a cruzar la cordillera, pero «muchos de estos infelices han quedado en la empresa, helándose, como se han encontrado después en el verano». Pide se ponga remedio para que «no suceda lo que he visto, de quemarse a los correos los pies, sin poder caminar atrás ni adelante, por no tener dónde refugiarse de los temporales». Entre las 65 leguas y media de camino que hay entre el valle del Aconcagua y la salida de la cordillera en la ciudad de Mendoza propone que se construyan seis casuchas, para refugio de los correos, comerciantes y oficiales, que podrían recorrer el camino sin peligro en lo más crudo del invierno, sin necesidad de emplear 34 días «en batallar con la nieve».

En cuanto a las características de estas casillas, se construirían sobre postería fuerte de madera o sobre arcos de ladrillo y cal, de cinco o seis varas cuadradas, en forma de pirámide para impedir la retención de la nieve. Cada refugio tendría una caja o armario de madera para guardar las vituallas: azúcar, ají, leña, hierba, etc. Además seis llaves para entregar a los correos, anotando «el nombre del correo y el día en que sale de una u otra parte» de la cordillera. Proponía Higgins que se utilizaran los presidiarios como ayuda a los jornaleros que trabajaran en la construcción de los refugios y que los arrieros «condujeran los materiales cuando pasaban de vacío desde Chile a Mendoza» [4].

En 1766 Guill y Gonzaga mandó levantar las primeras casillas; posteriormente se construyeron cuatro más y el historiador argentino Ramón Castro Esteves afirma que en torno a 1778 se erigieron las de San Agustín y Santo Tomás. La primera estaba situada en Punta de la Vaca, a 13 leguas y media de Uspallata; las otras en los Puquios, Pie de Paramillo de las Cuevas, en las Cumbres de la cordillera, en la Laguna del Inca y las Calaveras y la sexta en Ojos del Agua.

Pese al bando de 1766 y a las ordenanzas de la cordillera de Higgins de 1769, para el cuidado de las casas de la «cordillera nevada»,

[4] Este importante documento que se conserva en el Museo Naval de Madrid, *Reino de Chile*, tomo V, fol. 111, había permanecido inédito hasta 1941 cuando lo publicó R. Donoso en el apéndice de la obra *El marqués de Osorno don Ambrosio Higgins, 1720-1801*, Santiago de Chile, 1941, pp. 425-428.

que imponían severísimas penas para los pasajeros que robasen las provisiones o maltratasen las puertas y escaleras; los refugios sufrieron el saqueo de los viajeros y tuvieron que ser reparados varias veces. El bando de 1766 encomendaba a las autoridades de Aconcagua y Mendoza el cuidado de las casillas y castigaba «el más leve» daño con «destierro perpetuo a la isla de Juan Fernández, siendo de alguna calidad, y si fuesen plebeyos, la de doscientos azotes y el propio destierro». A los jueces negligentes se les multaba con mil pesos. Las ordenanzas de Higgins establecían un año de prisión y 500 pesos de multa a los pasajeros que dañasen las instalaciones de las casuchas. Si se trataba de arrieros de mulas, se les confiscaban dos de cada diez más presidio en Valdivia. Si eran peones de arrieros o criados de pasajeros se les castigaba con 200 azotes y dos años de trabajo en los presidios del reino. Mayor pena se aplicaba a los chasquis o correos del rey.

Cuando en 1771 llegaba Higgins a Santiago de Chile, con encargo de ocuparse de la construcción de nuevas casas en la cordillera, encontró los refugios en un estado lamentable, por la codicia de los transeúntes. Posteriormente cuando ocupó la presidencia de Chile las casas recibieron otro poderoso impulso.

La guerra de la emancipación de España incidió muy negativamente en las casas de la cordillera. Cuenta el viajero Miers que

> poco después de la destitución de las autoridades españolas en Chile, estos útiles edificios fueron descuidados... Los soldados estacionados a lo largo de la ruta, en vez de aprovecharse de la leña, consumieron no solo las puertas y sus marcos sino los dinteles... Su aspecto interior es actualmente miserable, sin tener en cuenta su exterior decadencia; se hallan tiznados de hollín, cubiertos de suciedad y enlodados en extremo. Ningún transeúnte pondría sus pies en ellos, pues siempre es mejor estar al aire libre; sólo en invierno, durante las inclemencias del tiempo, cuando todo está cubierto de nieve, estos refugios son de gran utilidad.

Ha de admitirse que antes de que apareciesen en las primeras décadas del siglo XIX los indicios del fuerte deterioro de las casillas, éstas habían prestado un servicio inestimable a los correos y viajeros. Tadeo Haenke, uno de los viajeros naturalistas del siglo XVIII halló en buen estado los refugios. Refiere que las caballerías sólo podían pasar cargas desde noviembre hasta la estación de verano, pero que

> en todos los meses transitaba ahora un correo, que lleva la correspondencia de España, si la hay, y se guarece en las ocasiones de temporales en una de esas casuchas que al intento están esparcidas por el camino desde los Ojos de Agua hasta el paraje que nombran la Punta de las Vacas, que es la porción de camino más peligrosa y la que es preciso la anden a pie los correos por la mucha nieve que siempre carga en aquella estación. Estas casitas —añade— se han construido en los últimos años a propuesta del actual presidente de Chile el señor Higgins para comodidad de los correos y viajeros que transitan por aquí en la rígida estación del invierno.

En cuanto a las distancias de las casas, no existe unanimidad en las fuentes, y los datos fiables de que disponemos son pocos [5].

Sobre el camino entre Santiago de Chile y Mendoza, que se tardaba unos ocho días en cruzar, escribe que «sobre ser sumamente largo, es tan fragoso, estrecho y arriesgado, que sólo una necesidad urgente puede obligar a emprenderlo. Todo el camino está acompañado de fragosas y elevadísimas montañas que representan masas enormes de nieve, horrorosos precipicios y tristes recuerdos de desgracias acaecidas». Para Concolorcorvo a las dificultades del camino era preciso añadir los problemas que creaban los criados, comúnmente negros, «trastos inútiles y casi perjudiciales —escribe— porque además de su natural torpeza y ninguna práctica en los caminos, son tan sensibles al frío que muchas veces se quedan inmóviles y helados, que es preciso ponerlos en movimiento al golpe del látigo y ensillarles sus caballerías y quitarles la cama para que se vistan».

Ambrosio Higgins y las construcciones camineras

Mejoras en las comunicaciones por la cordillera

Opina Barros Arana, historiador chileno del siglo XIX, que hasta 1790 no existía en todo el reino de Chile

[5] Entre las fuentes que proporcionan datos sobre las distancias, están la *Relación* de las distancias que hay desde la ciudad de Santiago a la cordillera y provincia de Cuyo, R.A. de la Historia, Colección Muñoz, t. 39, A 66, fol. 253, y R. Castro Esteves, *Las comunicaciones de Mendoza con Buenos Aires y Chile durante la época colonial*, Mendoza, 1938, p. 201.

> más que un camino en que el hombre hubiera ejecutado trabajos de alguna consideración para hacerlo más fácilmente traficable. Este camino era el que conducía de Aconcagua a Mendoza, al través de la cordillera de los Andes... Los demás caminos eran simples sendas trazadas por el tráfico en que la mano del hombre se había limitado a componer algunos malos pasos.

El abate Molina, que describe el camino antes de los importantes arreglos de 1791, afirma que

> el camino en cuyo paso se gastan ocho días, está cortado con mucha frecuencia con las profundas barrancas que forman los ríos Chile y Mendoza y costeado de altísimos montes cortados perpendicularmente. El estrecho sendero que queda entre estos precipicios es tan áspero y de tan mala huella que los caminantes se ven a cada paso en la precisión de apearse de sus mulas.

Los arreglos más completos los mandó hacer Higgins siendo gobernador de Chile, pero ya antes, en 1765, había redactado un informe para el capitán general Antonio Guill y Gonzaga donde proponía convertir en transitable la cordillera y evitar que las nieves paralizaran durante seis meses el comercio de Lima, puertos intermedios y Chile con Mendoza, San Juan, La Punta, Córdoba de Tucumán y todas las provincias del Río de la Plata. Proponía también mejor articulación de los caminos por razones de seguridad, ya que en el caso de guerra con alguna potencia europea el gobierno de Buenos Aires no podría comunicar con rapidez la presencia de buques enemigos en las costas.

Entre los trabajos de Higgins merecen recordarse las mejoras realizadas en el camino de la cordillera por el paso de Uspallata, con buen tráfico comercial desde la segunda mitad del siglo XVIII, y que se hallaba en pésimo estado. La incorporación del servicio de correos a la corona y la ruta del cabo de Hornos daban a este camino, paso único, gran importancia. El camino consistía en una estrecha vereda en la que las recuas de mulas sólo podían caminar de una en una, con frecuencia perdidas en desfiladeros y precipicios. Los arrieros únicamente podían utilizar el camino a la luz del día.

Desde tiempo inmemorial se venía cobrando derecho de tránsito por el puente del río Aconcagua. Inicialmente el producto de este portazgo que pagaban pasajeros y arrieros era utilidad de los capitanes ge-

nerales, pero a principios del siglo XVIII se agregó a la Hacienda para la conservación de esta ruta, y posteriormente cedido por arrendamiento de 2.405 pesos anuales. Este derecho de tránsito producía para los caminos algo más de 4.000 pesos por año. Pero desde 1790 la villa de San Felipe, cabecera del partido de Aconcagua, cobraba parte de la recaudación porque las consideraba entradas naturales de la villa.

La remodelación que llevó a cabo Higgins en 1791 consistió en enderezar, allanar y ensanchar el camino de cuatro y media a cinco varas en los pasos difíciles, en una extensión de cerca de 30 leguas desde el pueblo de Villarroel hasta el río Uspallata. En el informe redactado por el propio gobernador se dice que las mejoras se hicieron «con sumo trabajo por la dureza de los cerros en muchos trechos», pero vencidos los obstáculos podía ser utilizado por trajinantes y arrieros con tropas de mulas que podían marchar «con libertad y al paso natural», por un piso apartado suficientemente de los «despeñaderos y barrancas que antes lo hacían tan arriesgado y terrible» [6].

Fuera del istmo de Panamá, el camino de Buenos Aires a Chile era la única ruta transcontinental hasta la construcción del ferrocarril norteamericano al Pacífico.

Apertura del camino Valdivia-Chiloé

Cuando Higgins desempeñaba solamente funciones de intendente de Concepción hay que anotar los avances conseguidos en las comunicaciones, mejoró también los servicios de defensa de la plaza de Valdivia, que estaba colocada bajo su dependencia, pero a cargo de un gobernador nombrado directamente por el rey. El tesoro real del Perú proveía anualmente para los gastos ordinarios de la plaza; para las obras en los caminos se echaba mano de los desterrados, confinados allí por la Audiencia de Santiago, para que en condición de presidiarios realizaran esos trabajos sin sueldo. Higgins por razones de necesidad había

[6] *Informe* de A. Higgins a la corona, 23 de octubre de 1791. Los trabajos habían costado 10.000 pesos. Por el peaje del río Aconcagua cada mula cargada pagaba dos reales; cada grupo de cinco mulas aparejadas, pero sin carga, dos reales; cada animal suelto, medio real; cada par de negros para llevarlos al Perú o venderlos por esclavos en Chile, dos reales.

solicitado de la Audiencia un número mayor de desterrados para atender las peticiones reales de poner en comunicación terrestre Valdivia y Chiloé, ambas plazas importantes para la defensa de aquellos mares. Sin embargo la comunicación entre las dos plazas se abordó con la ayuda de los indios, sin haber costado gasto alguno al tesoro. Higgins dio cuenta al ministerio de Indias de la apertura del camino en 1789, cuyo mantenimiento pasaba a depender del afianzamiento de la paz con los indios.

Camino carretero entre Santiago y Valparaíso

Hasta entonces, fuera de las mejoras en el camino de la cordillera, entre el Aconcagua y Mendoza y en el camino Valdivia-Chiloé apenas se habían hecho algunas reparaciones parciales en las proximidades de los pueblos. Pero el conjunto de estas pequeñas mejoras no componían una atención importante, más bien suponen reparaciones hechas al filo de las necesidades puntuales urgentes.

El tráfico de viajeros y mercancías se hacía a lomo de mulas, por las sendas que habían trazado las recuas en el trajín. Sólo se empleaban caballos y carretas en los caminos llanos, sin accidentes naturales. Como el tráfico comercial había aumentado mucho a finales del siglo XVIII, Higgins se propuso dotar al reino de Chile de caminos transitables, en especial entre la capital y Valparaíso, puerto por donde se hacía el comercio más importante.

Hasta los primeros años del siglo XVIII el tránsito entre las dos ciudades se había hecho por las serranías de Caleu y Quillota, o por el valle de Melipilla, más frecuentado pese a las zonas pantanosas y a que obligaba a hacer un largo rodeo. Después comenzó a utilizarse como vía más frecuente el camino de las «cuestas» o de las mulas, estrecho sendero abierto entre cerros y espineras, de paso imposible para carretas ya que atravesaba tres cadenas de serranías. Este camino más fácil de andar que el que iba por Caleu era también más corto que el llamado de las carretas que pasaba por Melipilla.

Frézier, viajero que en 1712 hizo el viaje de Valparaíso a Santiago a caballo, dejó una buena descripción del camino en un relato que produce sensación de frescura y realismo y sin retorcer situaciones. Cuenta que el camino iba entre campos desiertos y espineras que ha-

cían muy incómodo el paso, por los desgarros que producían en el cuerpo. Pasó por Zapata –hoy Casablanca–, única aldea que encontró en 30 leguas de camino. Por falta de posadas era preciso acostarse en pleno campo, porque además en Chile no era costumbre alojarse en las casas. Las únicas posadas que había eran tan miserables que las utilizaban únicamente los arrieros. A Valparaíso volvió por el camino de Quillota, cansado de viajar por un país «donde no se encuentran ni casas, ni víveres ni lugares donde alojarse». En el siglo XVI R. de Lizárraga padeció también esta falta de posadas en Chile. Higgins que había recorrido varias veces este camino en 1791 se propuso hacerlo transitable para carretas.

Para financiar la construcción del nuevo camino creó un impuesto extraordinario, que se cobraba en Valparaíso sobre el tráfico de mercancías. Cuatro reales pagaba cada carreta que entraba en el puerto y medio real cada mula que condujera «tercios» a su lomo. Este gravamen producía 9.000 pesos por año. La construcción del camino motivó enfrentamientos entre el gobernador y los dueños de las haciendas, opuestos a que el camino cruzase por ellas. El trazado principal del camino –conocido vulgarmente con el nombre de camino del puerto– se debió al ingeniero español Pedro Rico, ayudado por el arquitecto Joaquín Toesca. En 1794 se habían construido las 14 leguas que había entre Santiago y Curacaví.

El explorador inglés Jorge Vancouver, que recorrió el camino en abril de 1795, aparte de los tópicos habituales en la literatura de viajes de entonces, describe el camino con prolijos pormenores. «La construcción del camino», escribe, «es sin duda una obra difícil... Los guías nos dijeron que el gobernador no habiendo conseguido el número suficiente de trabajadores para la totalidad de la obra, había ordenado, para facilitar las comunicaciones entre las dos ciudades, hacer practicables los pasos más difíciles y peligrosos». Vancouver hace también una descripción muy ajustada de las deficiencias de la obra, por la falta de medios, después de agotarse en sus propias insuficiencias. Dice que

> en la cuesta de Zapata vimos a los peones en el trabajo y no pudimos dejar de observar su lentitud en la tarea y lo rudimentario de sus herramientas... Para suplir la falta de carretillas de mano en el transporte de tierra de las partes altas a las partes bajas, tendían una piel de buey y cuando habían echado la cantidad de tierra que dos hombres po-

> dían mover, la cogían y la arrastraban hasta el lugar en que debían descargarla, para hacer desaparecer la pendiente o para ensanchar el camino... Como en algunos sitios pasa el camino por puntos muy escarpados y sobre precipicios formados en la roca, parece ser infinitamente peligroso. En efecto, de noche, ya sea porque el caballo sea esquivo, o que por descuido se incline a la orilla, puede ocurrir una desgracia al jinete o a su bestia; y nosotros, aún en pleno día evitábamos caminar cerca de la orilla donde el camino está ya roto en varios puntos.

El camino carretero era regularmente practicable para carruajes pero siguieron haciendo el viaje a caballo, aunque era tan poca la gente que viajaba en Chile que Vancouver cuenta que en todo el trayecto sólo encontró dos o tres viajeros y algunos arrieros. Los empleados de la administración, civiles y militares, eran casi los únicos viajeros que se encontraban en los caminos, que eran recorridos por bandas de ladrones. En realidad eran escasos los contactos entre ciudades y pocas las personas de Santiago que hubieran ido alguna vez a Concepción o La Serena. Cuando se trató de dirigir los esfuerzos para impulsar las comunicaciones, éstas fueron cuestionadas por algunos dueños de haciendas que veían en los caminos un obstáculo para el disfrute de sus bienes. En 1755 habían enviado al rey un memorial en el que hacían constar que las iniciativas para abrir caminos perjudicaban la actividad ganadera, cuyos sebos y cueros se comercializaban en el Perú.

No se advirtieron cambios importantes en el transporte después del nuevo camino, que se conservó en regular estado gracias al peaje que ascendía a nueve o diez mil pesos por año. El viaje entre Santiago y Valparaíso en carretas cargadas, tiradas por bueyes, se tardaba en hacer de nueve a doce días en la buena estación. Las carretas sólo se empleaban para transportar los bultos grandes que no podían llevar las mulas, que continuaron siendo el medio más habitual del transporte de las mercancías.

Los fletes eran caros. Al finalizar el siglo XVIII una mula con su aparejo valía de diez a doce pesos. De Santiago a Valparaíso el flete de una mula era de un peso y 25 centavos. De Santiago a Mendoza se pagaban cinco pesos. Una carreta tirada por cuatro bueyes y cargada con 25 o 35 quintales cobraba 15 pesos de Santiago a Valparaíso.

La búsqueda de un paso permanente para carretas entre Chile y Buenos Aires

La creación del virreinato del Río de la Plata contribuyó a mejorar de modo notable las comunicaciones con Buenos Aires a través de la cordillera. El punto de partida lo proporciona Manuel Belgrano, secretario del consulado que abrió nuevas vías al comercio interior facilitando las comunicaciones. En 1798 proyectó la apertura de una antigua vía: la comunicación del Atlántico con el Pacífico por Patagones. Se proponía rehabilitar un antiguo camino de ruedas, que pensaba era transitable en todo tiempo, sin que fuese necesario atravesar la cordillera; proyecto ilusorio para aquella época, pero que revela gran interés por hallar caminos más fáciles. Belgrano estaba dominado por la idea de abrir un camino carretero entre el Atlántico y el Pacífico, consciente de que el aislamiento por falta de comunicaciones, después de las leyes liberalizadoras del reformismo borbónico, entrañaba la amenaza de dejar Chile al margen de la nueva demanda comercial, al ver frenada la actividad económica, por carecer de buenos caminos con el Río de la Plata.

Las comunicaciones chilenas ofrecían contrastes con los otros reinos americanos. La estructura orográfica creaba obstáculos a los transportes interiores y exteriores, con dificultades técnicas y un costo grande para salvarlas, cualquiera que fuera la solución adoptada. A estas dificultades naturales se unió otra de tipo histórico; las constantes limitaciones al comercio interamericano habían afectado de alguna manera a las comunicaciones que se abandonan. Chile no escapó a este fenómeno que tuvo carácter general. Belgrano, sabedor de las dificultades estructurales orográficas y de la débil magnitud del mercado chileno, escribía esperanzado a Manuel Salas, síndico del consulado:

> Nada me dice usted del nuevo camino de Talca. Al fin sabemos que hay paso por la cordillera para carretas. De la Concepción me han enviado un diario de un tal Molina que señalaba otro paso por el boquete de Antuco, si mal no recuerdo también para carros. Como nuestra correspondencia con la Corte está interrumpida por la guerra, ignoro todavía el efecto que habrán causado estos pensamientos; hice cuanto pude; los recomendé y espero con ansias la contestación para que se logre ejecutarlos por el consulado científicamente, y haciendo

el camino directo desde la Guardia de Luján, pues todo lo demás hallo que es proceder a ciegas.

El gobierno español, deseoso de estrechar más las relaciones de las distintas partes de América, inculcó a los virreyes del Río de la Plata y capitanes generales de Chile a buscar un camino carretero en la cordillera, que sirviera para el tránsito de mercancías en el caso de que quedasen cortadas las comunicaciones marítimas. Francisco de Viedma, gobernador e intendente de Santa Cruz de la Sierra y Cochabamba, exponía al marqués de Loreto, virrey del Río de la Plata, en *Memoria* de 1784, la posibilidad de encontrar una ruta directa entre Buenos Aires y Concepción a través de la navegación por el río Negro, que era entonces tema de estudio. Opina que la entrada del comercio por Chile con la navegación por el río Negro «sería utilísima por la menor distancia que media, comparada a la de Buenos Aires».

Manuel Basavilbaso, segundo administrador de correos del Río de la Plata presentó la primera iniciativa oficial para unir Chile con Buenos Aires por un camino de ruedas a través de la cordillera andina. En 1784 propuso al conde de Floridablanca la apertura de un antiguo camino carretero que, según él, estuvo abierto todo el año de Buenos Aires a Chile en el siglo XVII por un boquete de la cordillera que ocuparon los indios araucanos. Con posterioridad a la iniciativa de Basavilbaso, las autoridades de Chile y Río de la Plata intentaron abrir diversas veces este camino.

Durante seis meses del año Chile continuaba incomunicado con las provincias de Cuyo y Buenos Aires, que era el puerto que lo acercaba a Europa. La incomunicación también repercutía sobre el comercio de Lima que se realizaba por el paso de la cordillera. Cuyo después de la creación del virreinato de la Plata se entregó a la nueva jurisdicción, pero no cortó los vínculos comerciales con Santiago de Chile. Después del establecimiento de los correos marítimos la correspondencia llegaba a Chile por ese camino, pero de mayo a noviembre pocos se atrevían a cruzar el macizo andino, sin exponerse a quedar sepultados por la nieve. Asegurar de forma eficaz esta comunicación preocupaba seriamente también a las autoridades militares rioplatenses. Varias reales órdenes disponían que se pusieran los medios que facilitaran la comunicación permanente de Chile con Buenos Aires, pero Nicolás

Arredondo, virrey de Buenos Aires, nunca contestó a estos requerimientos.

El marqués de Sobremonte y las expediciones por los pasos de Villarrica, Planchón y Antuco

Las expediciones interesadas en el hallazgo de un camino carretero en la cordillera, que comunicara Chile con el virreinato del Río de la Plata, están cronológicamente entre los últimos años del siglo XVIII y primeros del XIX. Encontraron otros boquetes o pasos, pero ninguno supliría al de Uspallata.

Cuando el marqués de Sobremonte ocupó la intendencia de Córdoba en 1786, propuso al gobierno de Chile la apertura de un camino siguiendo la falda norte del Tupungato, que facilitaría el viaje directo entre Mendoza y Santiago de Chile. Se decía que esta ruta había sido recorrida por misioneros, así como por arrieros y contrabandistas. Sobremonte tenía un diario del reconocimiento de la ruta en el que además de señalar el itinerario exponía las dificultades del mismo. Entonces no se dio importancia a la propuesta.

Pocos años después, Manuel Salas, síndico del consulado, después de recabar información de los arrieros sobre la vía propuesta por Sobremonte, consiguió que se hiciera un reconocimiento científico por el arquitecto Joaquín Toesca, que había participado en el trazado del camino entre Santiago y Valparaíso. El informe negativo de Toesca enterró para siempre la vía del marqués de Sobremonte, ya que eran insuperables las grandes moles de piedra [7].

Se continuó buscando la comunicación con Chile por la cordillera, ya que el tráfico comercial a través de las pampas y de las cordilleras adquiría cada día más importancia por las mercancías europeas que entraban por Buenos Aires. Ambrosio Higgins, diez años más tarde que Basavilbaso, propuso abrir un camino directo entre Villarrica —que estaba donde hoy se halla Pucón— y Buenos Aires. Esta vez con el propósito de seguir una ruta de la que sólo quedaba el recuerdo, pero que

[7] Sobre este informe F. Sarmiento publicó un interesante trabajo en la revista *Sud-América*, 6, 1851.

los españoles habían frecuentado dos siglos antes, sirviéndose de carretas que pasaban por el boquete de Villarrica. Varios escritores se ocuparon de este camino donde se había encontrado una rueda de las antiguas carretas de Buenos Aires. Un dictamen de la Junta de Indias de 1806 vuelve a referirse al camino por Villarrica. Acepta que por el boquete de Villarrica pasaran las carretas de Buenos Aires a Chile, «hasta que los araucanos asolaron dicha ciudad, la imperial Osorno y otras. Hoy no se puede establecer este camino carretil porque pasaría por el centro de dichos araucanos, y porque saldría tan al sur que costaría mucho conducir los géneros a lo que tenemos poblado en Chile».

El estudio de este itinerario lo encargó el teniente general Luis Muñoz de Guzmán, gobernador chileno, a Juan Martínez de Rozas, del cabildo de Concepción, quien propuso organizar dos expediciones en busca del camino proyectado. Una dirigida por el capitán José Barros, por la cordillera de Linares y la otra a Justo Molina, que debía pasar por el boquete de Alico, cerca de Antuco. Entonces llegaba a Talca el capitán de milicias José de Cerro y Zamudio de regreso de una expedición para buscar un camino carretero entre Buenos Aires y la región central de Chile. Cerro y Zamudio conocedor de la rapidez con que un indio había realizado el viaje desde Chile a Buenos Aires, cumpliendo una misión de Higgins, decidió ofrecerse al Consulado de Buenos Aires para idéntica empresa. En 1803 salió de Buenos Aires en pleno invierno, en un carruaje de dos caballos y siguió por las provincias de Santa Fe, Córdoba, San Luis y Mendoza. Cruzó los Andes por los boquetes de la cordillera del Planchón, y llegó a Talca donde le informaron de la próxima partida de las dos expediciones organizadas en Chile.

En la relación que Cerro y Zamudio envía al gobernador Muñoz de Guzmán detalla las peripecias del viaje y las ventajas del camino para el comercio. Afirma que después de haber recorrido la distancia de 230 leguas marítimas, no había cosa «que no convide a la realización de dicho camino, por su planicie, maderas, pastos y demás circunstancias que lo harían fácilmente transitable, no sólo al trote de caballos y recuas, sino también, lo que es más, a la rotación de carretas». Este viaje tenía el mérito de haber sido el primero que indicaba una nueva ruta por el sur de Mendoza.

En Talca se encomendó a Cerro y Zamudio la dirección de una tercera expedición, formada por él, Barros y Molina. Los tres partían

por diversos puntos. José Barros, que estaba de vuelta al mes siguiente, informó de los tres boquetes reconocidos: el de Ancoa, Anchiueno y Alico; el de Anchiueno era el más fácil de cruzar. La expedición de Molina, que penetró por el boquete de Alico, regresó de Buenos Aires a Chile en línea recta, por la pampa y el paso de Antuco. Había tardado casi nueve meses en el viaje. Molina, que era un hombre desprovisto de conocimientos científicos —como se advierte en el diario del viaje— aconsejaba abrir el camino por el boquete de Antuco. La importancia del viaje se halla en haber marcado un itinerario para carros a través de la cordillera y en las noticias que da sobre la situación de los indios. En 1778, con bastante anterioridad a la expedición de Molina, el presidente Jáuregui había propuesto construir un camino entre Buenos Aires y Concepción, por el paso de Antuco, igualmente el cabildo de Concepción se había interesado por esta vía. El grupo dirigido por Cerro y Zamudio pasó la cordillera frente a Talca por los boquetes del norte de Maule, y bajando por Mendoza llegó a Buenos Aires, por los caminos que frecuentaba el comercio.

Dada la importancia del viaje de Cerro y Zamudio, el virrey Sobremonte, protector de estas exploraciones, le encomendó una nueva expedición; esta vez acompañado del agrimensor y matemático Souiyer de Souillac, quien reconocería técnicamente el paso de la cordillera de Chile por Talca. La expedición que partió de Buenos Aires en enero de 1805 cruzó la cordillera por el paso del Planchón y en abril entraba otra vez en Talca 39 días antes del regreso de Molina. Cerro y Zamudio que sólo había reconocido los pasos que utilizaban los pequeños comerciantes que traficaban con los indios propuso el camino recorrido como el mejor para construir el camino carretero. De este viaje Cerro y Zamudio compuso un detallado itinerario entre Buenos Aires y la ciudad de Talca en Chile: 388 leguas y media de camino. Las palabras de presentación del itinerario al virrey responden a un ciego optimismo. Para los dos expedicionarios no existen obstáculos que impidan el tránsito de carruajes por el paso del Planchón. Sobremonte confiaba en poder asegurar un camino carretero entre La Plata y Talca atravesando la cordillera de los Andes por el Planchón, pero la Junta de Indias manifestó sus dudas sobre el servicio continuado de la ruta.

Souiyer de Souillac compuso otro itinerario; esta vez sobre la vuelta de Talca a Buenos Aires. El viajero francés, que aumenta en alguna legua la distancia entre ambas ciudades, es propenso a ver en el

viaje los aspectos más favorables. Concluye diciendo que el camino «no solamente es para carruajes, sino que lo pueden transitar las señoras, y a pie». En homenaje al virrey, por la protección que le había brindado, llamó a la ruta «camino real de Sobremonte».

Expedición de Luis de la Cruz

Cuando apenas se conocían los resultados de los reconocimientos anteriores, salía en 1806 de Chile la expedición de Luis de la Cruz, alcalde de la Concepción, compuesta por 16 personas. Hizo a su costa el estudio del camino por el paso de Pichachen a Antuco, más hacia el sur del itinerario que habían seguido Cerro y Zamudio y Souiyer de Souillac. Le acompañaba Justo Molina que había pasado con anterioridad por estos lugares, pero se pensaba que era necesario hacer un nuevo reconocimiento «por un sujeto de capacidad y luces», que tomase datos científicos completos. Pese a estas recomendaciones, la versión del viaje se resiente de deficiencias científicas, con datos topográficos incompletos y errores en lo relativo a la historia natural. No obstante estas incorrecciones, el *Diario* del viaje aporta otros datos que son interesantes y da noticias completas sobre algunas tribus de indios. Según los cálculos que hacía diariamente de las jornadas, habían recorrido 234 leguas desde Concepción a Buenos Aires; 75 menos que por el camino de postas de Buenos Aires a Mendoza.

El *Diario* de L. de la Cruz, tal vez el más completo de la serie que hemos visto, fue considerado por el Consulado de Buenos Aires peor que el de Molina. El informe del Consulado sobre el viaje de L. de la Cruz revela la ignorancia que se tenía en materia geográfica [8].

Los reconocimientos realizados en la cordillera no permitían sino informes limitados, porque se resentían de la falta de conocimientos científicos. Ni en el diario de Souiyer de Souillac encontramos la menor huella de aplicación científica. Sin embargo, a pesar de los errores

[8] P. de Angelis tiene al *Diario* de L. de la Cruz como el «más diligente» de cuantos se habían publicado. La reconstrucción más completa del itinerario de este viaje es la hecha por S. Canals Frau en «Don Luis de la Cruz y su viaje a través de la cordillera y la pampa», *Anales* de la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos, V, 1937, pp. 323-342.

de observación en que incurren, aportan materiales nuevos que facilitarían el mejor conocimiento de la cordillera. Los presupuestos que presentaban para la construcción de los caminos no definían las líneas básicas ni ofrecían bases serias para emprender las obras. El costo de la apertura del camino carretero entre la Concepción y Buenos Aires, por la vía de Antuco, se elevaba a 46.051 pesos —fuera de las herramientas que debían darse a los trabajadores— según el presupuesto que presenta L. de la Cruz.

Con la guerra de la Independencia de las colonias se olvidó la febril actividad para conseguir la comunicación permanente entre los dos océanos fuera de los peligros de la nieve y del mar. Los proyectos se perdieron en el olvido y nadie utilizó los trabajos realizados. Desapareció hasta el recuerdo de los hombres que habían estudiado los distintos pasos de la cordillera andina. Pero fueron el precedente de posteriores expediciones militares y científicas.

En la época colonial no se halló un paso a través de la cordillera que pudiera transitarse durante todo el año por un camino de ruedas, como entonces se decía. Francisco de Viedma confiaba en hacer una comunicación más rápida con Chile a través del río Negro, pero no fue más que una esperanza. En los años treinta del siglo XIX era todavía transitable en carretas el paso de Antuco, estudiado por De la Cruz y Molina, y más tarde sólo pudo cruzarse a uña de mula. La vía proyectada por Basavilbaso quedó convertida en un camino de herradura. Muy avanzado el siglo XIX, en 1865, otro importante proyecto de A. Carpentier para abrir un camino de ruedas cruzando la cordillera no superó los informes técnicos.

de obstáculos que surgieron, aportan elementos [illegible] que facili-
tan el mejor conocimiento de [illegible]. Los presupuestos que
[illegible] de los [illegible] del tiempo
bélico ni ofrecen bases claras para establecer [illegible]. El costo de la
apertura del camino carretero entre la Concepción y Buenos Aires, por
la vía de Antuco, se elevaba a 46.031 pesos –fuera de las herramientas
que debían darse a los trabajadores– según el presupuesto que presentó
L. de la Cruz.

Con la guerra de la Independencia de las colonias se olvidó la febril actividad para conseguir la apertura y la permanente unión entre los dos océanos [illegible] de las riberas de la costa y del mar. Los proyectos se perdieron en el olvido y nadie utilizó los caminos realizados. Desapareció hasta el recuerdo de los hombres que habían estudiado los distintos pasos de la cordillera andina. Sólo [illegible] el [illegible] de pastores, contrabandistas [illegible] y [illegible].

En la época colonial no se halló un paso a través de la cordillera que pudiera transitarse durante todo el año por un camino de ruedas como pretendía [illegible] Francisco de Viedma, [illegible], una comunicación más simple con Chile a través del río Negro, pero no fue más que una experiencia. En los años treinta del siglo XIX era todavía intransitable en carreta el paso de Antuco estudiado por De la Cruz y Molina, y sólo podía hacerse a lomo de mula. La vía proyectada por Barcelona quedó convertida en un camino de herradura. Muy avanzado el siglo XIX, en 1865, [illegible] proyecto de A. Carpentier para abrir un camino de [illegible] cordillera no [illegible] los [illegible].

Capítulo VI

LAS CARRETAS Y EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS EN LA ARGENTINA

Primeros caminos coloniales

Las comunicaciones en la Argentina ofrecen contrastes con las de otros países americanos del área geográfica, en los que el proceso de transformación hacia los caminos carreteros se activaba cuando la pampa argentina llevaba más de un siglo con ellos. El factor geográfico, que creaba graves obstáculos a las comunicaciones y transportes interiores, con dificultades técnicas y a un costo grande para salvarlos, cualquiera que sea la solución adoptada, son factores que deben ser subrayados en estos países del área sur. El gran problema eran las comunicaciones a través de tierras deshabitadas para unir pequeñas ciudades repartidas por cientos de kilómetros.

En la primera etapa los conquistadores utilizaron veredas naturales por las gargantas y los valles, y fueron ellas el medio preferente de comunicación a través del territorio habitado por núcleos humanos escasos y aislados. Durante estos años no hubo más caminos auténticos que los extremos de la red incaica que partiendo del Curzo penetraban en el país. Las mejoras iniciales en las comunicaciones y transportes se llevaron a cabo sobre la base de los primitivos caminos indígenas, y hasta época tardía de la colonia no se introdujeron reformas importantes, debido a la falta de medios para estos fines.

Según el brasileño Edmundo R. Bittencourt una parte importante de la red caminera de los incas penetraba en territorio argentino, aunque se desconoce todavía la extensión exacta dentro de aquel total de rutas trazadas. El itinerario que alcanzaba las márgenes del lago Titicaca, continuaba por Oruro y Charcas para penetrar hasta la quebrada

de Humahuaca. Esta quebrada fue en gran parte del altiplano andino la única vía de comunicación entre la Argentina y la región de Charcas. Además de los caminos por la puna los incas se expansionaron hacia el sur por esta quebrada. Hay huellas arqueológicas del paso de los caminos incaicos por las regiones de Cuyo y Tucumán, que no eran transitados por ninguna rueda ya que los pueblos americanos desconocían este artefacto milenario [1].

Los caminos carecían de finalidad superior para las tribus indígenas de civilización menor a los incas que poblaban aquellas tierras. Las ciudades coloniales se fueron levantando al lado de los caminos como etapas de descanso para las caravanas obligadas a detenerse para tomar agua y alimentos. Así se fundaron Santiago del Estero, Tucumán, Córdoba, Santa Fe, Mendoza, San Juan y Buenos Aires. Cuando el tráfico de los pobladores españoles sustituye el tránsito primitivo, los caminos surgen como lazos de unión. La estructura vial argentina fue formándose según las exigencias del momento, así vemos que han desaparecido rutas que nacieron como respuesta a una coyuntura dinámica y cambiante.

Alvar Núñez Cabeza de Vaca, andarín infatigable que caminando perdía el sentido de lo imposible y de las distancias, no encontró caminos cuando llegó a tierras bonaerenses. Pasó grandes dificultades abriendo trochas por donde la gente y los caballos pudieran pasar. Cabeza de Vaca se ha referido a las dificultades con excesiva fantasía: «Hubo día, cuenta, que se hicieron dieciocho puentes, así para los ríos como para las ciénagas, que había muchas y muy malas; y se pasaron grandes sierras y montañas muy ásperas».

La gobernación de Martínez de Irala en el Río de la Plata significó el comienzo del trazado de los primeros caminos que seguían tres di-

[1] Reginaldo de Lizárraga menciona el camino real del inca que pasaba por el río Mendoza, *op. cit.*, pp. 195-196. También Miguel de Olivares, «Historia militar, civil y sagrada del reino de Chile», *Colección de historiadores de Chile y documentos relativos a la historia nacional*, vol. 4, Santiago, 1864, p. 18, y Miguel de Olaverría, «Informe de don Miguel de Olaverría sobre el reino de Chile, sus indios y sus guerras», *Documentos sobre la Historia, la Estadística y la Geografía de Chile. Historia física y política de Chile según documentos*, vol. 2, París, 1852, pp. 13-54. Investigadores del Instituto de Arqueología y Etnología de la Universidad de Cuyo han descubierto restos de la presencia de caminos incaicos en el valle del río Mendoza; Juan Schobinger, «Arqueología del valle de Uspallata. Provincia de Mendoza», *Relaciones* de la Sociedad Argentina de Antropología, N.S., vol. 5, Buenos Aires, 1971, pp. 71-84.

recciones sobre huellas de sendas anteriores; unos costeaban los márgenes del río Paraná, otros marcaban la dirección por el interior del Chaco, y los terceros se dirigían a la costa atlántica. La figura de Irala se agiganta con nuevos caminos y senderos que desde la Asunción conducían a lugares distantes en regiones apartadas a cientos de leguas. La exploración del Río de la Plata y del Paraguay fue obra constante llena de éxitos durante la gobernación de Martínez de Irala, en cuyo contorno surgen rutas fluviales y caminos terrestres por regiones desconocidas hasta entonces.

Varias ciudades de la gobernación del Tucumán fueron asoladas por indios guerreros en los siglos XVI y XVII. Córdoba, situada en el territorio donde los indios eran menos belicosos, fue punto de convergencia y nudo del tránsito de viajeros entre Buenos Aires, Charcas y Lima, así como ruta entre Santa Fe y Santiago del Estero. Debido a la buena situación geográfica los viajeros descansaban en esta ciudad antes de continuar el viaje por caminos más difíciles de andar.

Francisco de Toledo, virrey del Perú, para facilitar las comunicaciones, impedir los ataques de las tribus indígenas y consolidar en el norte las ciudades existentes, asentó pueblos entre ellas, en los caminos de las provincias de Tucumán, Charcas y gobernación de Chile. La línea estratégica que él proyectó para proteger La Plata y Potosí y los caminos desde estas ciudades del Tucumán, Chile y Paraguay, comenzaba en Santa Cruz de la Sierra, se extendía por los valles, continuaba hasta Tarija alcanzando Jujuy y Salta hasta penetrar en Chile. Fue él quien mandó erigir Salta y Jujuy, y otras ciudades que tuvieron carácter defensivo de los indios chiriguanes y los diaguitas. Salta, situada estratégicamente contenía los indios y garantizaba el paso entre Santiago del Estero y Charcas. Al finalizar el siglo XVI Salta, con excelentes pastos, se había convertido en ciudad notable, escala de arrieros y comerciantes.

Abreu, ejecutado por rebeldía, fue quien descubrió un camino entre Córdoba y Mendoza, que abriría una ruta entre los dos océanos, más corta que por el estrecho de Magallanes, que permitía enviar correos a Chile cuando en las costas atlánticas se avistaban corsarios. Hasta el final de la colonia las comunicaciones con Chile se hicieron utilizando este camino por las mayores facilidades de desplazamiento, aun cuando no se introdujeran adelantos importantes en él hasta el siglo XVIII. Además de este camino que ponía en comunicación a la ciu-

dad de Santiago de Chile con la provincia de Cuyo y de los que en 1566 mandó hacer el cabildo de Mendoza, para comunicar San Juan y mejorar las rutas por el valle de Uco, existían caminos de carretas que comunicaban las regiones de Tucumán y Cuyo con Buenos Aires. El viaje de Buenos Aires a Mendoza duraba dos meses; el de Córdoba a Mendoza 20 días. Cuando Pedro Ceballos asumió el mando del Río de la Plata censuró duramente la falta de protección del camino Mendoza a Chile por donde transitaban las recuas de mulas cargadas de mercancías; las tribus indígenas no encontraban obstáculo alguno en unos pocos hombres armados.

En los siglos XVI y XVII los viajes, el tráfico de mercancías y la conducción de correspondencia tenían ordinariamente carácter de expediciones militares. Según R.J. Cárcano nadie se aventuraba en los caminos, atravesando solo desiertos, empleando 20 días de Buenos Aires a Santiago del Estero, 25 desde este punto a Chuquisaca y 54 a Lima. La distancia total, calculada en 650 leguas, se recorría a razón de ocho leguas y media por día. Estos datos tomados de la exposición que el gobernador J. Ramón de Velasco hace al rey en 1586 eran tenidos entonces por exactos: era el tiempo que se tardaba en un viaje rápido. Los arrieros solían tardar de cuatro a ocho meses según las condiciones del viaje.

Los caminos que salían de Buenos Aires en los siglos XVI y XVII

Rui Díaz de Guzmán describe el Río de la Plata en 1612 como tierra llana, desabrigada, con dos o tres puertos para navíos pequeños: el que está próximo a las Castillas, el del río Grande a muchas leguas de distancia y el de la isla de Santa Catalina, uno de los mejores puertos de aquella costa. T. Falkner decía a principios del siglo XVIII que Buenos Aires en vez de puerto tenía un río abierto a todos los vientos, que por falta de agua en la costa los navíos estaban obligados a echar anclas mar adentro. La población que se formó a orillas del Río de la Plata tuvo un lento crecimiento y su composición social difería de las otras ciudades de la colonia. Antes de la creación del virreinato del Plata, Buenos Aires era el principal baluarte militar de América. Para dirigir la gobernación se elegían militares de prestigio, como Bucareli y Vertiz.

De Buenos Aires salían tres caminos: hacia Chile, Charcas y el río Paraná. La travesía hasta Santiago de Chile alcanzaba Mendoza por camino llano de ruedas hasta llegar a la cordillera. El camino desde Mendoza por la «cordillera nevada» era sólo transitable en mulas y durante una parte del año. El camino de Buenos Aires a Córdoba contaba con abundantes pastos, pero las poblaciones a distancia de leguas hacían imposible en los siglos XVI y XVII encontrar posadas y sitios donde surtirse de agua potable, sin más medios que los que llevaba el viajero. Los grandes ríos ofrecían un medio de transporte, pero las desiertas llanuras de más allá de los ríos no facilitaban los viajes durante la época anterior a los ferrocarriles. Desde Córdoba salía un camino a San Juan de Cuyo y a Mendoza, al pie de la cordillera; ambas ciudades pertenecían a la gobernación de Chile, aunque estén a este lado de la cordillera. Los pueblos de la provincia de Cuyo mantenían un activo comercio con la gobernación del Tucumán a la que proveían de vino, pasas, manzanas e higos y de allí traían lienzos de algodón, sayales y miel.

De Córdoba salía otro camino para la región de Charcas y minas del Potosí. Este camino era, tal vez, el más importante que salía de Buenos Aires; llegaba a las ciudades mineras que más adelante, en el siglo XVIII, quedarían comprendidas en la órbita comercial, política y administrativa de Buenos Aires. Pasaba por Santiago del Estero —cabeza de la gobernación del Tucumán— a 80 leguas de Córdoba. De Santiago del Estero salieron los pobladores de los demás pueblos del Tucumán. A orillas de los ríos Salado y Dulce estaban los pueblos de indios que cultivaban el algodón que surtía después los mercados del Potosí. Debido a la explotación de los indios, la rueca se convirtió en símbolo de esclavitud. Tucumán llegó a ser uno de los principales centros algodoneros de Indias. A finales del siglo XVII decae el cultivo de algodón. El camino continuaba hasta San Miguel de Tucumán, 25 leguas a un lado, pueblo que surtía de carretas a la gobernación del Tucumán. El ramo de la carretería fue la industria más floreciente de esta ciudad, desde su fundación hasta mediados del siglo XIX. De Santiago del Estero salía otro camino para Talavera, distante 50 leguas, pueblo dedicado a la cría de mulas y a la arriería. Era rico en algodón y miel. Aquí hacían «turrón» de pepitas de zapallo que vendían en el mercado de Potosí. El camino continuaba a Salta, situado en la falda de la sierra; pueblo dedicado a la cría de mulas que exportaban para el Perú. A

mediados del siglo XVII comenzó a celebrarse la feria de las mulas que duraba dos meses casi completos. A partir de la rebelión de Tupac Amaru el mercado de mulas experimentó un descenso considerable: antes de la sublevación el promedio anual era de 50.000 mulas; pero después dicho promedio desciende a 30.000. Este descenso es bastante más en 1796 en que salieron solamente 15.000 mulas para las tabladas de Lima y Cuzco.

El tramo de nueve leguas que separaba Salta del camino real que unía Buenos Aires con Jujuy, fueron siempre difíciles de transitar. En el siglo XVIII el procurador Ojeda solicitó del cabildo la reparación del camino y la construcción de tres puentes sobre los ríos Segundo, Arías y Bermejo. Ni estos tres puentes ni otros tres más proyectados en «el camino de la Quebrada del Perú» (Huamahuaca), sobre el río Salado y en Los Porongos —paso de las tropas de carretas en las proximidades de la serranía de Córdoba—, se construyeron entonces. Con los intendentes Mestre y García Pizarro se reactivaron las obras en los caminos, «reparando lo que deteriorasen las lluvias». García Pizarro dictó

> providencias para la composición de los caminos rectos que antiguamente se usaban y para la apertura y allanamiento de otros, ya de rueda y ya de herradura, por parajes de bosques unos y de cuestas otros que, con gran ventaja del comercio y pasajeros, facilite los viajes de unos pueblos a otros [2].

Sobre sierra, pantanos y ciénagas iba el camino de Salta a Jujuy según fray Diego de Ocaña. Era el último pueblo del Tucumán saliendo hacia Charcas. Las más de 400 leguas desde Buenos Aires hasta Jujuy eran de camino llano preparado para carretas. A partir de aquí era sólo transitable a loma de mulas. Con la fundación de Jujuy en el norte argentino se cerraba el ciclo colonizador en el Río de la Plata. A principios del siglo XVII vivían en esta localidad fronteriza unos 100 españoles, «los más de ellos arrieros», dedicados a la cría de mulas y ganado vacuno que vendían en las minas de Potosí, como reseña Vázquez de Espinosa. El transporte de mercancías en arrías de mulas hacia el Perú fue la principal actividad comercial y la que más ingresos pro-

[2] *Visita de la Intendencia de García Pizarro*, Salta, 31 de octubre de 1792, A.G.I., Buenos Aires, legs. 493 y 313.

ducía al comercio de la ciudad, a pesar de que desde el siglo XVI los precios de los fletes estuvieron sometidos a frecuentes fluctuaciones.

En las provincias de Tucumán y Cuyo fue hecho frecuente que los dueños de cáfilas de carretas, dedicadas al tráfico, cubriesen los gastos del arreglo de los pasos difíciles en los caminos. En esta línea de mejoras de los caminos orientadas a la formación de mercados cada vez más amplios hay que señalar la construcción de fuertes en las principales rutas, para evitar los ataques de los indios, muchos fugitivos del Chaco. Al finalizar el siglo XVII en el Tucumán había siete fuertes, todos ellos mal dotados. Se acusó a los comandantes de fomentar la indisciplina al obligar a los soldados a trabajar para ellos y guardar los ganados que tenían en invernada. En la visita que realizó el coronel Andrés Mestre en 1778 encontró los presidios sin armas, sin pólvora y con muy pocos soldados.

El camino que salía de Buenos Aires para el norte tenía el río Paraná como eje y la ciudad de la Asunción como final. Precisamente, al comenzar el siglo XVII, se hallaba establecida en la Asunción la base de la pequeña industria de construcciones de los bergantines y las barcas para el transporte fluvial de pasajeros y mercancías con el puerto de Río de la Plata. Aparte del camino fluvial, de uso más frecuente para huir de los poblados de indios guerreros situados a ambos lados del río, desde Buenos Aires partía una senda que siguiendo la margen izquierda del Paraná se prolongaba por el río Paraguay.

Subiendo por el Paraná la primera ciudad que se encontraba en el camino del río era Santa Fe, a 80 leguas de Buenos Aires. El camino llegaba río arriba a Corrientes —a 60 leguas de Santa Fe— pueblo fundado por Torres de Vera para que sirviese de acogida de viajeros y comerciantes. Desde aquí salía un camino por tierra para el Tucumán, por la región del Chaco, con notable riesgo de indios. Durante varios meses del año el camino cruzaba dos leguas de tierras sumergidas en el agua, pues los indios solían provocar las inundaciones para aprovecharse del pescado cuando los ríos bajaban crecidos. Un ejemplo ilustrativo de ello lo expone Diego de Ocaña para el caso del Chaco húmedo.

> Cuando vienen de avenida los ríos del Perú, escribe, abren por algunas partes las orillas que tienen como diques de Flandes, y sale el agua de la madre y tiéndese por todo el campo; y con ella sale mu-

> cha abundancia de pescado, y para tenerlo allí hacen esto los indios; que dura este agua sin enjugarse, cuatro meses. Y todos estos cuatro meses se camina por esta agua, que da de ordinario a la barriga y algunas veces a los arzones de las sillas; y así, los que caminan van con calcetas y zaragüelles de lienzo; y los caballos están tan diestros, que andan bien, aunque en todo el día no se caminan más de solas estas dos leguas... Toda esta tierra es tan fuerte que, con ser todo lodazal, no caen los caballos; y el agua está sosegada y quieta y muy clara, que se ve el pescado y el camino debajo de ella. Y en pasando el tiempo de las aguas, vuelve luego a enjugarse el agua y los ríos van por su madre.

No se puede olvidar que después de pasadas aquellas dos leguas había más de 90 sin agua, aunque se contaba con depresiones en la tierra, a manera de pozos, hechas a propósito por los indios para surtirse de agua procedente de la lluvia. Estas aguadas dispuestas a seis leguas y a ocho, que eran las distancias que las carretas andaban regularmente en un día, constituyeron el soporte de viajeros y tropas de carretas [3].

[3] El Chaco fue siempre tierra «desconocida» donde penetraban sólo aquellos hombres de los que Azara dice que «valían cada uno de ellos por ciento de hoy». Habían desaparecido los caminos por la resistencia a la penetración, debido a las tribus indígenas y a la falta de agua. Los sequedales han sido descritos por el jesuita José Cardiel, para quien la falta de agua era tan grande «que ni nombre había en su lengua (de los indios) con que significarla. Y la primera vez que salieron de la reducción, estaban sentados horas enteras en la ribera del río, viendo correr el agua, y algunos que querían pasar a la otra banda, estaban aguardando que acabase de pasar el agua». En cuanto a los caminos, en el siglo XVIII quedaban únicamente en el Chaco seco las «picadas»: vías de estrictos movimientos locales. Cuenta J. Cardiel en su *Diario* que la «picada» era la vía típica del Chaco. «Ordinariamente, escribe, no sirve esta senda más de un año y si al siguiente se vuelve, es forzoso abrirla de nuevo en muchas partes... Algunos días nuestra vanguardia distaba casi tres leguas de la retaguardia, sin poderlo remediar, siendo así que entre todos no llegaban a 300 hombres; porque la senda era a veces tan estrecha, que sólo cabía un hombre a caballo con mucha dificultad; así forzosamente habíamos de ir en procesión y uno tras otro, luego seguían de una en una también las 300 vacas que llevábamos para nuestro mantenimiento y ellas solas son en aquella tierra todos los víveres de un ejército. Últimamente se seguía con el mismo orden un número incomparablemente mayor de caballos de remuda, que cerraban el escuadrón. Metidos en la senda apenas nos podíamos revolver.»

La postergación de las comunicaciones terrestres

Los colonizadores fundaron ciudades para afirmar las comunicaciones y el comercio entre los centros principales, pero en cambio los caminos no experimentaron mejora alguna. Los caminos exigían inversiones no sólo para las construcciones sino también para mejoras de conservación, pero debido a la penuria financiera y a la postergación en el interés público, quedaron sin atender con los efectos consiguientes sobre su estado y conservación. Las recuas de mulas, las carretas y los correos de a pie recorrían caminos hechos por el tráfico mismo. No los había abierto la mano del hombre, que raramente reconstruía pasos difíciles obstruidos por las lluvias. Los cabildos no disponían de fondos para los arreglos y la contribución voluntaria de los vecinos, con su trabajo, no bastaba para mantener abiertos cientos de leguas de caminos.

En las quebradas solitarias, fuera del alcance de la autoridad, como en el camino general a Charcas, arrieros y viajeros eran víctimas del pillaje cuando no se producían crueles escenas. De caminos dilatados y peligrosos habla la *Memoria* sobre la provincia de Córdoba de Fernández Valdivieso, gobernador de Tucumán. Cuenta Cárcano que la única ayuda que encontraba el viajero por la pampa era el ganado salvaje que llenaba los campos exuberantes de ricos pastos, libres de barreras. A principios del siglo XIX, a pesar de la codicia y de 200 años de comercio de cueros, «la pampa estaba todavía cubierta de vacas y caballos, que constituían la propiedad del primero que lograra aprehenderlos». Anualmente llegaban expediciones de gentes del norte a conducir ganado a las regiones donde era menos abundante. La introducción del ganado vacuno, realizado en tiempos de Garay por primera vez en Buenos Aires, cambió el paisaje al formarse manadas de vacas y toros cimarrones con los ganados que huyeron de las estancias. Los indios de la pampa utilizaban estos animales cerriles para venderlos en Chile.

El tráfico comercial entre Buenos Aires, Chile y la región de Charcas veía contrarrestada toda nueva posibilidad expansiva por la falta de caminos. El problema de las comunicaciones fue una traba constante en el desarrollo de los mercados. Todavía en el siglo XVIII las lagunas y el desbordamiento de los ríos y arroyos paralizaban la actividad en los caminos. Apenas llegaban las lluvias, en el camino que

conducía al Perú y Chile se producían fangales infranqueables. Refiere el *Semanario de agricultura* que se veían allí carretas y bueyes atollados, el trigo cubierto de agua y lodo y algunas personas muertas. El virrey Vertiz, además de vencer estos estorbos que paralizaban la actividad comercial, patrocinó costosas expediciones para estudiar la navegación por los ríos Negro, Bermejo, Pilcomayo, Salado y Tercero.

Con la libertad de comercio, después de casi tres siglos de monopolio, llegaron las críticas a la falta de rutas cómodas. El *Telégrafo mercantil* y el *Semanario de agricultura* son dos publicaciones que prestan especial atención a las comunicaciones, instando la apertura y reparación de caminos como el medio más eficaz de fomentar la riqueza. El correo colonial, además de tener que luchar con las inmensas distancias que separaban los pueblos, tuvo que superar dos obstáculos más difíciles: las comunicaciones y los medios de transportes. El historiador R. Levene afirma que «el abandono en que se encontraban los caminos y el atraso de los medios de transporte utilizados, caracterizaban mejor que otros hechos la estructura económica del virreinato». Sin embargo, no es menos cierto que aunque faltó estímulo por parte de la actuación gubernamental para la construcción de caminos, las llanuras de la pampa no ofrecían dificultades orográficas al tránsito y permitieron el uso de las carretas que reducían de forma considerable los gastos de los fletes.

Transportes: las carretas

Ligado íntimamente con el problema de las comunicaciones está el de los transportes. Durante los años de la colonia se realizaban por medio de vehículos de ruedas y sobre caballerías. Los escritores de la época nos dan curiosas noticias sobre el modo de viajar.

En el virreinato sólo las familias de linaje ilustre y las muy pudientes usaron coches: calesas, volantes o tartanas. Según la tradición el primer coche que recorrió las calles de Buenos Aires era de propiedad de Bruno Maurico Zabala. El clásico vehículo en el que se realizaban los viajes fue la carreta, curioso carro de caja tosca, cubierta por un techo de cuero de toro. Este medio de transporte de carga y de pasajeros en los caminos argentinos, estaba montado sobre dos enormes ruedas, adaptadas para el tráfico sobre los larguísimos y desnive-

lados caminos de tierra. Durante los siglos XVI y XVII se mantiene la misma industria artesana de la construcción de las carretas, con sus formas de trabajo, y sólo en el siglo XVIII las carretas son desplazadas lentamente por los carruajes [4].

Los talleres de la región del Tucumán, especialmente los de San Miguel, proveían de carretas a todas las rutas de la pampa. Cada año hacían unas 200, sin introducir métodos modernos de construcción. Según un *Informe* de 1805 «los carreteros preocupados por aquella rutina antigua que heredaron de sus antepasados, parece que se negaron a reconocer esta verdad (las mejoras), con perjuicio del bien público y de sus propios intereses». Tan reacios se mostraron a las innovaciones que los carreteros rechazaron un interesante cambio introducido por un vecino de Salta, que según dicho *Informe* construyó

> doce o catorce galaras de cuatro ruedas, dando el cajón ocho varas de largo y uno y cuarta de ancho, con el alto correspondiente, con la ventaja de que admiten en su buque doble carga —sea pesada o de volumen— que las carretas ordinarias y, con todo, se arrean con el mismo tiro de bueyes que éstas y con menos fatiga y esfuerzo de los propios animales, debiéndose atribuir esta ventaja al empuje que dan las ruedas traseras.

El historiador Cárcano describe la carreta como

> un tablado rectangular de amplias dimensiones, a base de cuatro gruesas paredes de tejido de simbol o totora, cerradas en bóveda, formaba el cuerpo principal de la carreta colonial equilibrada sobre un eje sostenido por dos grandes ruedas de madera. A los costados existían pequeñas ventanas de ventilación y la superficie exterior del techo hallábase revestida de cueros de buey. En la parte posterior se

[4] El tema de las carretas es objeto de atención preferente de Ramón J. Cárcano en *Historia de los medios de comunicación y transporte en la Argentina*, Buenos Aires, 1893, vol. 1, pp. 88-97. Contiene también interesantes datos de Concolorcorvo, seud., *op. cit.*, pp. 183-199. Asimismo la «Carta del Padre Gervasoni», *Revista de Buenos Aires*, 38, 1921, 139. Los carretones se diferenciaban de las carretas en que las cajas eran de madera, en vez de simbol o totora.

La forma de viajar en la Argentina no difería mucho del viaje que tuvo que hacer Alcalá Galiano con su madre desde Madrid a Andalucía en noviembre de 1808 y que describe en *Recuerdos de un anciano*.

encontraba provista de llave la puerta de entrada, a que se ascendía por medio de una escalera portátil. En el extremo anterior estaba fijado el pértigo, que terminaba en un yugo colocado transversalmente, donde los bueyes se uncían por medio de coyundas envueltas en las astas.

El interior, donde podía estarse de pie, era destinado a los viajeros, el equipaje o la carga. Sentadas cómodamente podían caber seis personas, pero sus cabezas eran de continuo aporreadas por la dura pared de simbol. Tenía percante donde solía ir el «picador» que dirigía la carreta. Una aguijada servía para dirigir los bueyes delanteros. Las carretas tucumanas cargaban ordinariamente 200 arrobas porque de Córdoba a Jujuy iban entre montañas que estrechaban los caminos. Las de Mendoza, con un ancho mayor, podían cargar 28 arrobas más porque sólo transitaban por la pampa. En los viajes largos y cuando la carga superaba las 150 arrobas solían tirar cuatro bueyes: la yunta y los de cuartas.

Los tucumanes, aunque cruzan muchos ríos, jamás descargan las carretas porque los bueyes rara vez perdían pie y si acontecía era en cortos pasos de los que salían ayudados por las cuartas. Algunas veces atravesaban los ríos arrastrando las carretas, con las aguas cubriéndoles hasta los ojos, pero lo importante era preservar las orejas. Cuenta Concolorcorvo que uno de los espectáculos más maravillosos era contemplar los bueyes con la carga, esperando impasible la ayuda de las cuartas en medio del río. «Al principio creí», escribe, «que aquellos pacientes animales se ahogaban indefectiblemente, viéndolos casi una hora debajo del agua y divisando sólo las puntas de sus orejas, pero las repetidas experiencias me hicieron ver la constancia de tan útiles animales y el aprecio que se debe hacer de su importante servicio».

Los mendocinos sólo descargaban las carretas en las profundas barrancas, como en el Desaguadero. Para pasar la carga formaban balsas con los yugos que sujetaban bien con las coyundas. A los bueyes les fatigaba solamente el calor del sol en las extensas llanuras sin árboles. Para recuperar fuerzas las caravanas se detenían seis horas: de diez de la mañana hasta las cuatro de la tarde. Este tiempo se aprovechaba para matar las reses y hacer la comida para los viajeros, así como para dar sebo a los ejes de las carretas, que eran de madera, pues en las carretas todo era de madera, sin hierro ni clavos. Se paraba por segunda vez

para hacer la cena y se caminaba durante toda la noche hasta el amanecer, para cambiar los bueyes por otros y desayunar.

De Buenos Aires a Jujuy había unas 407 leguas y se pagaba ocho reales por cada arroba de mercancía. De Córdoba a Jujuy la mayor parte del camino iba entre bosques. El viaje se continuaba en carretas y las mulas se empleaban poco para el transporte de mercancías porque dañaban la carga al penetrar con sus aparejos en la densa arbolada. Había algunos tramos de camino con muy malos pasos, subidas y bajadas, casi inaccesibles para las carretas, como en las hendiduras de las montañas de Córdoba y Yacauto.

La carreta era el vehículo de transporte más económico y seguro en aquel tiempo: era sombra, abrigo y defensa al mismo tiempo ya que al viajar en tropa solían llevar un cañoncito giratorio y con frecuencia alguna escolta. Los comerciantes, eclesiásticos y funcionarios que tenían que trasladarse largas distancias se incorporaban a las expediciones de los carreteros. Los pasajeros estaban preparados para el sufrimiento y la lucha ruda con la naturaleza, como refieren festivamente algunos cronistas. Sobre la falta de comodidad para los que viajaban en carretas escribe Cervantes: «Va encantado Don Quijote en esta carreta, no por sus culpas y pecados, sino por la mala intención de aquellos a quienes la virtud enfada y la valentía enoja». El padre Louis Feuillée en el viaje a las costas orientales de América en 1707-1712, advierte el gran tamaño de las carretas en cuyo interior podía prepararse el chocolate, el mate y demás bebidas.

La carreta la introdujeron en América los españoles, acomodándola a las condiciones del terreno. En Tucumán y Río de la Plata empezaron a circular a finales del siglo XVI por iniciativa del gobernador Juan Ramírez de Velasco que equipó 40 carretas —cada una arrastrada por seis bueyes— destinadas al transporte de pasajeros y mercancías entre Tucumán, la frontera del Perú, la cordillera chilena por Mendoza y Buenos Aires. De Buenos Aires a Chile, cogiendo mulas en Mendoza para cruzar la cordillera, se llegaba antes que un buque de vela por el cabo de Hornos. En los viajes era necesario llevar el agua, la leña y el ganado de matadero para comer. Un capataz montado en una caballería recorría la caravana de carretas, chirriando fuertemente sus ruedas de madera, entre nubes de polvo o enterrándose en el barro. A veces transcurrían seis días sin hallar agua, teniendo que ajustarse personas y animales a la cantidad que conducían en fuertes vasijas. La jornada re-

gular de las carretas de la región de Tucumán era de siete leguas. Las mendocinas cubrían mayores distancias porque recorrían inmensas llanuras sin agua. En algunas travesías sin agua sólo se paraba para la comida y la siesta.

Los bueyes experimentados en el trabajo de la pampa, que llamaban rocines, tenían una gran resistencia; caminaban mucho, lentamente, día y noche. Describiendo un viaje a Mendoza, se cuenta en *Cartas al Paraguay* que después de varios días sin encontrar agua un criado de la caravana gritó: «Los bueyes olfatean agua». Los animales giraban la testuz hacia el oeste, agitándose como si hubieran enloquecido. «Y antes que nadie se diera cuenta de lo que sucedía, se desencadenó una violenta tempestad de viento y agua, conmovedora e imponente en la inmensidad del desierto» que sació la sed de los animales y de los carreteros, que acosados por la sed, de espaldas en el suelo y abriendo la boca dejaban que el agua cayera sobre sus rostros.

Podemos decir que el servicio de conducción de pasajeros y de transporte de mercancías lo realizaban únicamente las personas dedicadas a la carretería y a la arriería. La preocupación por el mantenimiento de este control será también una constante sostenida desde el siglo XVI aun a costa de frenar unas veces y bajar otras el precio de los viajes. Opina justamente R.J. Cárcano que este gremio se dividía en tres categorías. Componía la primera los hombres más distinguidos de Mendoza, San Juan, Santiago del Estero y San Miguel de Tucumán, que enviaban a Buenos Aires y a Córdoba las mercancías de sus haciendas, como vinos, aguardientes y harinas y admitían pasajeros a precios módicos, con prodigalidad no habitual; el resto de la tropa se contrataba con fletadores. Seguían después los de escasos recursos, honrados que trabajaban con ayuda o crédito de los buenos amigos o antiguos patronos. Seguían después los fletadores sin medios económicos, que cobraban los fletes por adelantado y que solían tener problemas con los acreedores.

Al tratar de los viajes en carreta desde Mendoza a Buenos Aires no puede soslayarse que el itinerario recorre unas 300 leguas por caminos poco poblados, con muy poca agua para beber. Dado el gran número de bestias que morían por falta de agua potable, era necesario llevar una considerable cantidad de bueyes de repuesto. En la travesía se pasaban 36 leguas sin pastos y sin agua. Los bueyes se morían des-

pués de beber el agua salitrosa del Desaguadero, paso obligado de la ruta.

La *Relación del viaje* de cinco frailes capuchinos de Madrid a Lima (1710-1727) en carretas, aparte de ser una minuciosa descripción del camino, en la que la realidad y la imaginación fluyen casi por igual ofrece datos de interés y hace importantess anotaciones sobre los 41 días que duró el viaje de Buenos Aires a Mendoza, medio durmiendo, medio velando sentados, porque «aunque cabíamos bien, no para extendernos, y allí no hay más cama ni posada, que las carretas».

Los cinco frailes viajaban acompañados desde España por 11 personas seglares, atraídas a la esperanza de las Indias, cubiertos los gastos de embarcación y de todo el viaje por el superior religioso de los capuchinos, quien conocedor de los peligros del viaje y de «los parajes tan solos que son», les encomendó la protección de los cinco misioneros «si se ofreciera algún trabajo de salir indios gentiles». Las 16 personas comenzaron en Buenos Aires la aventura que había de conducirles a Mendoza, para alcanzar Lima desde allí por la cordillera. Las 12 carretas que llevaban para su exclusivo servicio ponen de manifiesto una faceta reveladora de aquellos viajes: la carencia absoluta de poblados y de ventas. Una carreta llevaba los «bizcochos», otra el pan y las gallinas, una tercera la leña y el resto cargadas «con muchos cajones». Acompañando al general de la mar del Sur, vizconde de Miraflores, que viajaba con ellos desde España, «venía otro tanto», para él y su séquito. «Fuera de esto —refiere la *Relación*— era grande la cantidad de bueyes, para ir remudando y vacas para comer, muchas yeguas y caballos, y para cuidar de esto tanta gente, que cuando nos juntábamos parecía una ciudad.»

Recordemos, a modo de ejemplo, como aspectos bien detallados de este escrito, algo que permitirá hacer un paralelo histórico con otros viajes por las Indias: la descripción puntual de las paradas para comer.

> A mediodía hacían parada, y nos bajábamos de la carreta; y para guardarnos del sol, nos poníamos debajo de ella; allí rezabamos, porque con los golpes del carretón nos era muy molesto. En el interin hacían la comida, con tanta prisa, que ordinariamente costaba gran trabajo comerla, porque en dos o tres horas mataban las vacas y gallinas, y lo guisaban; que otras conveniencias no se pueden conseguir en tales funciones. A la noche sucedía poco menos, pero todo se pasaba con gran gusto, por amor de Dios.

Se confirma asimismo en el escrito que apenas había ventas por este camino sin árboles y con «muchas víboras». «Sólo se encuentra cada treinta o cuarenta leguas alguna estancia... llegamos a un paraje que en sus tiempos fue ciudad, llamada la Punta, pero ya aunque se ha quedado con el nombre, más parece arrabal, que sólo tiene cuatro o seis casas tan ridículas, que nos quedamos en el carretón, por no haber donde hospedarnos.»

Entre las ciudades de Mendoza y Buenos Aires, por el itinerario de San Luis y de los ríos Tunuyán y Desaguadero se movía un número considerable de grandes carretas, cada una tirada por cuatro o seis bueyes. Cuenta el viajero T. Haenke en su impresionante relato *Viaje por el virreinato del Río de la Plata*, que cuando los bueyes se cansan y no pueden continuar, los carreteros no se detienen, sino que continúan la marcha abandonando vivo al animal, mientras las aves de rapiña esperan inquietas el momento de la muerte. Uno de los mozos que le acompañaba le aseguró que «en un solo viaje había visto morirse hasta 290 bueyes a un mismo dueño». Es «tan asombrosa la multitud de esqueletos que se encuentran en este camino –continúa Haenke– que puede asegurarse, sin que se juzgue ponderación, que recogidos ellos bastarían por sí solos para formar una hermosa calzada que llegase hasta las puertas de Buenos Aires».

En cuanto a la introducción de los carruajes en el transporte y comunicaciones del Río de la Plata, Concolorcorvo encontró 16 coches en Buenos Aires, pero los había también en otras ciudades favorecidas por las buenas comunicaciones. El carruaje que marca un adelanto sobre la carreta, se incorporó lentamente en las prácticas de la colonia desde principios del siglo XVIII. Reducido inicialmente su uso en las ciudades, las ricas familias terminaron empleándolo en largos viajes, siempre en servicio particular.

Los carruajes coloniales se fabricaban en el país, formados de una casilla de madera, más alta que ancha, algo estrecha en su base y sostenida sobre cuatro ruedas enllantadas. Al costado se abría una ventana y el interior acolchado y con largos cajones a lo largo del coche y sobre ellos se aposentaban los viajeros.

Virreinato del Río de la Plata

En el siglo xvi La Plata era una de las zonas marginales de la colonización. Las iniciativas coloniales partían de dos centros de gravedad: México y Lima. La colonización del Río de la Plata resultó un caso fronterizo. El ganado era la única riqueza, pero a finales del siglo xvii, gracias al tráfico comercial con las minas de Charcas, se había formado en Buenos Aires un importante grupo económico.

En 1740 se suprimió el sistema de flotas en favor de los navíos de registro y dejaban de ser obligatorias las rígidas rutas comerciales hasta entonces en vigor. Los registros sueltos aumentaron la importancia comercial de Buenos Aires y la incorporación de la región del Plata al correo marítimo y al tráfico de registro fueron piedras miliares en su desarrollo económico [5].

En la creación del virreinato del Río de la Plata, por el real decreto de 1776, influyeron factores económicos, políticos y estratégicos, como el reconocimiento por la metrópoli de su importancia al nivel de México y Perú. Pero se descubre también el trasfondo estratégico y la actitud del gobierno por controlar los conflictos alrededor de la Colonia del Sacramento y la creciente amenaza a la costa patagónica. El Río de la Plata era hasta entonces una provincia del virreinato del Perú. De acuerdo con la nueva distribución territorial el Alto Perú con Potosí pasaron a pertenecer a Buenos Aires; también la gobernación del Tucumán quedó incorporada en la nueva forma política de la monarquía borbónica. A partir de entonces la minería desempeñó un papel muy importante, sin embargo para las provincias interiores del Tucumán y Cuyo significaría, en parte, un período de depresión económica. Con el nuevo virreinato aumentó también la rivalidad económica entre Lima y Buenos Aires por el control del mercado desde los Andes al Atlántico.

[5] El tema concreto lo abarca un amplio e importante documento incluido en *Documentos inéditos para la historia argentina*, vol. VI, Buenos Aires, 1915, núm. 43, pp. 204 y ss.; también Manfred Kossok, *El virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1972, pp. 62 y ss.

Camino de Mendoza a Buenos Aires

El camino de carretas de Mendoza a Buenos Aires fue muy castigado por los indios, que hacían correrías terribles, como las de los indios araucas, de estirpe araucana, famosos por su valentía. Hay un haz de documentos dirigidos al rey y a los virreyes durante los años 1770 y 1778 que dedicaron alguna atención especial a los indios, en los que trascienden las causas por las que éstos se dedicaron al pillaje en los caminos. Lo importante es la interpretación que los autores de los documentos hacen de los hechos. Lo que dicen obispos, fiscales e intendentes del trato a los indios y de la situación de los presidios o fuertes habrá que tomarlo en consideración y poner en relación con la hostilidad que creaban los indios asaltando las tropas de carretas. Entre los muchos datos y episodios que ofrecen, destacamos lo que escribía al rey el obispo del Tucumán en 1770 sobre los españoles que querían a los indios «para enriquecerse, para servirse de ellos y para aumentar sus caudales». Debido a esta conducta se perdieron muchos pueblos, además de suscitar la huida de los indios que andaban «fugitivos y dispersos por los montes, sin sujeción, obediencia ni doctrina», como informaba Andrés Mestre a José Gálvez. La falta de capacidad de los presidios para garantizar la seguridad en los caminos queda expresada en el *Informe* del fiscal de Charcas: «Soldados y presidios únicamente para engañar a los superiores con estas apariencias, dar por consumidos y gastados los crecidos fondos públicos que están destinados a estos fines y aumentar con sus productos sus propios intereses y caudales» [6].

Después de creado el virreinato, el virrey Pedro Ceballos se ocupó de la defensa fronteriza, construyendo nuevos fortines y trasladando otros a los lugares más castigados por los indios: banda sur del río Salado, territorio de San Luis y San José del Bebedero. Los fortines tenían como finalidad proteger el camino que unía Buenos Aires con

[6] Estos documentos que tienen para la seguridad de las comunicaciones más que un interés secundario, son: «Informe del obispo Manuel Abad Illana al rey», 2 de febrero de 1770, A.G.I., Buenos Aires, leg. 180; «Informe de Andrés Mestre a José de Gálvez», 19 de agosto de 1778, A.G.I., Buenos Aires, leg. 37 e «Informe de Tomás Álvarez de Acevedo, fiscal de la audiencia de Charcas, a Manuel de Amat, virrey del Perú», 30 de julio de 1770, A.G.I., Buenos Aires, leg. 151. En 1796 Félix de Azara, acompañado del ingeniero Pedro Cerviño, reconoció los fortines.

Mendoza y Chile, que tenía gran actividad comercial. Aparte de los fortines, comenzó una ofensiva general avanzando el ejército hacia el sur en un movimiento conjunto de efectivos militares de las provincias de Córdoba, San Luis, Mendoza y Buenos Aires.

Como consecuencia de largos períodos de tranquilidad se abandonaron los presidios; a los pocos años quedaron inservibles y fue necesario construir otros. El marqués de Sobremonte, gobernador-intendente de Córdoba, reforzó las medidas de seguridad con la construcción de presidios en San Lorenzo y San José del Bebedero en 1786.

La inseguridad movió a los carreteros de Mendoza a buscar en 1791 una ruta más directa por el sur, abandonando el camino que seguía por la margen del río Tunuyán hasta Corocorto. El nuevo camino cruzaba por el Bebedero para seguir en línea recta, por camino llano y buenos pastos, hasta el río Quinto donde se unía al camino general. Este nuevo camino –que no consigue evitar el paso por el Desaguadero– además de alejarse del peligro indio acortaba la distancia en 20 leguas. El camino viejo, según la leyenda o descripción que acompaña al Plano del territorio de San Luis de 1794, iba de Corocorto al río Desaguadero por buen camino y pastos abundantes, pero sin agua potable si las lagunas del Desaguadero no llevaban agua abundante.

Al Plano de la región de San Luis acompaña una descripción que reproducimos por su importancia histórica:

> Descríbese el camino viejo. De Corocorto al Desaguadero hay 14 leguas; suelo muy bueno: pastos abundantes, pocos montes. Agua ninguna, y si el Desaguadero se seca como suele acontecer muy de ordinario, es travesía hasta la Punta, y en este caso por no perecer en ella se ven precisados los troperos a tomar el camino de las Lagunas, y todavía desde ellas a la Punta se ven apurados con sus boyadas por haber más de 27 leguas sin agua. El Desaguadero es un cauce por donde corre el agua que rebosa de las Lagunas de Guanacache, y como las orillas de éstas y mucho más las de este cauce, son tan salitrosas, de aquí es que sólo puede beberse el agua del Desaguadero cuando corre mucha. No se puede calcular el crecidísimo número de bueyes y otros animales muertos en este paraje, que saliendo sedientos de la travesía bebieron de este agua en ocasión de correr poca. Aquí es donde los troperos de carretas han padecido los mayores atracos. Como se arruinó un puente de palos que aquí había, y no

> hay barca, cuando viene mucha agua, se descargan las carretas, y se balsea la carga con gran riesgo de averías. Hasta la Punta se caminan más de 24 leguas, por las muchas vueltas que da el camino: el suelo es bueno, pero el carril está casi intransitable con carretas, por haberse desbarrancado en muchas partes con los aguaceros, y por las muchas arenas que ha dejado el agua en el camino, de modo que desde la Cañada hasta la Punta, que son ocho leguas largas todas cuesta arriba, casi todo es medano: agrégase a esto que en todo el trecho hasta el Desaguadero es tan cerrado el monte que da muchísimo trabajo así para arrear las haciendas de animales y cargas, como para buscar las que se pierden; por estos motivos y otros que se omiten se hace tan penoso el tránsito de esta travesía. Por el norte de San Luis da una vuelta el camino faldeando la punta de la sierra hasta caer al Chorrillo donde se halla agua excelente: el suelo de este trecho que será de dos leguas y media es muy duro, y en partes peña viva, y la huella es tan mala que rara es la tropa que sale sin quebrar carretas. De Chorrillo se camina tres leguas de camino malísimo, por el mucho monte, y desbarrancos de carril, a las muchas huellas viejas, que obligan a marchar desmontando y abriendo camino nuevo; luego se sale a campo limpio de buen suelo, y poco monte hasta como cosa de tres leguas antes de llegar al río Quinto, que se vuelve a entrar en otro monte y huellas viejas como las que acaban de describirse inmediatas al Chorrillo; de aquí hay una grande bajada hasta el río cuya agua tiene fama de buena. Pasado el río Quinto se camina cuesta arriba por camino bien malo por los muchos desechos y montes cerca de tres leguas, y poco más adelante después del alto se junta a este camino el nuevo.

Una buena descripción del camino nuevo completa el Plano que resulta muy interesante:

> Descripción del camino nuevo. Libre ya esta frontera de las irrupciones de los indios infieles, y considerados los riesgos del camino viejo de la travesía, y la gran vuelta de las Lagunas, no dudaron en aprovecharse de los alivios que presenta el camino nuevo. Le abrieron, pues, desde la Punta de San Luis los troperos mendocinos hasta el Bebedero, y le siguieron hasta Corocorto, pero por librarse de la vuelta y el monte de la Punta al Bebedero, perfeccionó la obra de Don Mateo Delgado rompiendo el campo, y enderezando el camino por el tala al río Quinto. En toda la longitud es bueno el suelo, y pocos los montes por lo que con menos gente se puede arrear más hacien-

da; los pastos muy abundantes, todo él está poblado, ventaja de que carece el camino viejo. Desde Corocorto hasta el Desaguadero hay muchos ranchos de estancieros por toda la orilla izquierda del río Tunuyán; en el Bebedero vive un capitán con su compañía de indios cristianos que pueblan sus riberas, y guarnecen un fuertecillo de palos, adonde también vienen destacamentos de milicias de San Luis. El paso del Bebedero es la tranca que hay de más por este camino, pero este inconveniente se puede superar con poco costo, porque no teniendo su caja más que catorce varas de ancho, y siendo esta firme de tosca y greda con facilidad se puede construir una puente, para la cual se hallan en estas inmediaciones buenos quebrachales y algarrobales. El Desaguadero tiene de una barranca a otra sesenta a setenta varas: en el paso viejo tiene algo más de ancho, y las barrancas más altas. Mendoza y Sep. 25 de 1794.

El Desaguadero era el obstáculo mayor en el camino de Buenos Aires a Chile y Perú a través de las ciudades de Mendoza y Córdoba. El conjunto de proyectos para aminorar las dificultades del paso venía hacía tiempo estudiándose de modo constante, pues desde el siglo XVII constituía verdadera preocupación en los gobernantes. Que los intentos realizados en tal sentido no surtieron su efecto lo prueba que al comenzar la centuria reformista se hicieron nuevos estudios para construir un puente sobre el río, aumentar el caudal de sus aguas disminuyendo las del río Tunuyán y encajonando las corrientes del Guanacache. En relación con estos proyectos basta tener en cuenta la descripción del plan de la obra para comprender los escollos que presentaba la empresa de dotar al Desaguadero de un buen paso. Ante las dificultades y magnitud de la obra, el cabildo de Mendoza fue aplazando su ejecución. Por cierto, que una de las razones que se dieron fue que, agotadas las lagunas, los pueblos próximos se quedaban sin pescado, lo que supone un mal glosario para encubrir la falta de preparación técnica [7].

[7] El oeste de la cordillera andina está marcado por un sistema fluvial; los que recogen las aguas del sistema son los ríos Desaguadero, Salado, Chadileufú, Curacó, nombres que recibe el Desaguadero desde su nacimiento en las lagunas de Guanacache. A lo largo de su curso el lecho presenta profundas barrancas, formando lagunas, como la salina del Bebedero, alejada de sus márgenes, pero con la que se comunica en las crecidas. Durante las crecidas el agua es dulce y la pueden beber los animales, pero se convierte en sal en la época de sequía.

Juan José de Vertiz, segundo virrey del Río de la Plata, eliminó parte de las dificultades del tránsito por las lagunas con la construcción de un puente de madera sobre el Desaguadero, pero fracasó el intento de trasvasar las aguas del río Tunuyán. Las causas fueron fundamentalmente de carácter técnico. El trasvase exigía formar un cauce de 14 a 15 leguas, no sólo para facilitar el tránsito, sino también para convertir en potables las aguas y evitar la pérdida continua de animales, especialmente de ganado bisoño que bebía el agua salitrosa. Manuel Videla remató en la subasta las obras del puente y unión de los ríos en condiciones nada onerosas para el virreinato. Se comprometía a realizar las obras sin gasto público alguno, pero autorizándole a cobrar derecho de tránsito durante 26 años. Una vez construido el puente, al acometer la unión de los ríos hubo de suspenderse la obra por la incompetencia de los técnicos encargados de dirigir los trabajos, según expone el virrey en la *Relación* del gobierno que dejó a su sucesor.

Cuando Vertiz llegó a Buenos Aires encontró el virreinato tan abandonado, que las calles de la capital no eran transitables en la mayor parte del año, porque un torrente que entraba por el oeste, se desbordaba con las lluvias, formando dos arroyos que incomunicaban los barrios periféricos. En cuanto a las otras comunicaciones, refiere en la *Relación* de 1784 que «el riacho del Desaguadero», muy frecuentado por el comercio que se hacía con el «reino de Chile, puertos intermedios y Lima», era un grave escollo que interfería el tráfico, porque además en unas 36 leguas «no se hallaba agua dulce alguna». Si estos hechos hablan de absoluta paralización en orden a las obras públicas, los efectos negativos del Desaguadero los refleja en la siguiente descripción:

> Aquel riacho en invierno se hincha de tal modo, por el desagüe que a él hacen las lagunas nombradas de Guanacache, que difícilmente, y con inminente riesgo de vidas y haciendas se traspasa, y muchas veces ha sucedido perecer en él los transeúntes y perder todo cuanto transportaban; y en la estación del verano se disminuye hasta reducirse a una poca de agua tan salobre, que aunque estimulados de la sed se arrojan los animales a beberla, sin poderla contener, o quedan allí muertos, o inutilizados los pocos que libertan para seguir el viaje.

Cuenta T. Haenke que antes de construirse el puente de madera de Vertiz, para pasar el Desaguadero, había una balsa de cuero de buey

en forma de galápago o de tortuga, por la que pasaron de una vez seis personas con sus equipajes. Se trataba de la clásica balsa «canasta o pelota». En 1795 ya no existía el puente y encontró cortada la comunicación entre Mendoza y Buenos Aires en el Desaguadero. Tuvo que desviarse, igual que las carretas, varias leguas al sur en busca de otro paso, donde era preciso también descargar las carretas y pasar la carga en balsas. Refiere este naturalista que la caja del río ofrecía buenas condiciones para la construcción de un puente sólido y evitar las barrancas, tan peligrosas como las aguas cargadas de salitre.

Caminos y diligencias en el siglo xix

Persiste en la primera mitad del siglo xix el atraso de las comunicaciones. La guerra de la Independencia y las intrigas interiores no permitieron atender las comunicaciones, ya que el esfuerzo nacional hubo de aplicarse a otras finalidades. La reparación de las destrucciones y deterioros ocasionados por la guerra hubo de hacerse a ritmo muy lento. La república continuaba ofreciendo el aspecto de abandono que ya apuntamos al hablar del siglo xviii. Junto a unos pocos buenos caminos en torno a las ciudades principales se agrupaban las rutas construidas con rudimentarios firmes, poco consolidados. Puede decirse que es después de la caída de Rosas en Caseros en 1852 cuando se activan las comunicaciones al afrontar las construciones como un ejercicio serio del gobierno, cuya construcción y mantenimiento correría a cargo de los presupuestos del Estado y entidades provinciales.

Todas las mejoras y progresos en las comunicaciones y transportes se debieron a la apertura de amplios y costosos caminos en diversas direcciones; se fundan más líneas de diligencias, se levantan puentes y se perfeccionan los correos a caballo. Las mejoras afectaron a los viajeros y mercancías por las mayores facilidades de desplazamiento, aun cuando no se introdujeran adelantos importantes en la construcción de las carretas y servicios utilizados con este fin. La fase inicial del desarrollo de las comunicaciones se caracteriza por el efecto que hacen sobre los equipos dirigentes los ejemplos de otros países más avanzados. En 1817 se creó la primera Comisión de Caminos por un decreto del Directorio de Pueyrredón, cuando faltaba todavía una regulación adecuada, y algunos años antes, en 1794, M. Belgrano, como secretario

del consulado, favoreció la apertura de una nueva vía desde Carmen de Patagones al Pacífico. B. Mitre publicó la ley de 1863, de gran trascendencia para el desarrollo vial del país, y sobre todo experimentó apreciable mejora la política de comunicaciones después del impulso dado por D.F. Sarmiento –político y escritor, revelador del alma argentina– a la construcción de caminos y puentes. Sarmiento tenía un buen conocimiento del territorio, que recorrió como proscrito y como estadista.

Aunque en la década de los años cincuenta empezara a perfilarse entre algunos dirigentes argentinos una fuerte tendencia hacia las obras públicas, al mismo tiempo que se adquiría conciencia de la importancia de las buenas comunicaciones para la economía del futuro, en cuanto a las realizaciones en estos años centrales del siglo los trabajos que se hicieron fueron pocos.

El viajero inglés William Mac Cann, que manifiesta cierta simpatía por el dictador J.M. Rosas, llegó a Buenos Aires en 1842. Debido a las mejores condiciones de viabilidad de las carreteras de su país en los años a que alude, se ocupa en comparar las comunicaciones inglesas con las argentinas, sin borrar las líneas que económicamente separaban a los dos países. Se refiere con frecuencia a los problemas que los malos caminos presentaban a las carretas de bueyes.

> No habíamos caminado mucho, cuenta, cuando atrajo mi atención una pequeña eminencia del terreno, donde apenas crecía la hierba, y supuse que sería el linde de un campo. Don Pepe me explicó que una carreta de bueyes se había atascado en el barro (aunque no existía nada parecido a un camino) y luego había sido menester desenterrala con palas, formando un montón de tierra. Estos accidentes ocurren con fecuencia, y en tales casos uncen a la carreta diez o doce pares de bueyes; pero también suele ocurrir que el vehículo se rompa o que le dejen en el pantano hasta que el terreno se seque.

Con referencia a las ventas nos ha dejado una valiosa descripción, tan verídica como original. Encontró como huéspedes, entre otros, a dos irlandeses, un soldado que iba de camino y una india vieja de aspecto muy abatido. Tenían por asiento troncos de madera y cráneos de caballo. El combustible usado en el fuego era el habitual: huesos, ramas y sebo. Una bayoneta clavada en el suelo servía de candelero.

Al disponerse a pasar la noche, como no había espacio para todos, «los hijos de la dueña y un irlandés —aunque la noche estaba fría— salieron a dormir afuera y se acomodaron bajo una carreta de bueyes».

Respecto al servicio regular de transportes, explotado por algunas compañías a mediados del siglo XIX, se sabe que de los lejanos campos del sur y oeste llegaban continuamente cáfilas de carretas a los dos principales mercados de Buenos Aires. De acuerdo con los datos que da la comisión del Senado de la provincia de Buenos Aires, encargada de dictaminar sobre la construcción del ferrocarril del sur, entre 1857 y 1860 entraron 27.119 carretas en el mercado Constitución. Asimismo en la época que reseñamos la tercera parte de las carretas descargaban en almacenes particulares antes de llegar al mercado. Cada carreta transportaba unos 2.500 kilogramos. De ser fiables las cifras que proporciona la comisión del Senado, el movimiento anual de viajeros en la región de Buenos Aires, utilizando las líneas de diligencias, el carruaje propio o el caballo, ascendía a unas 20.000 personas.

El ingeniero francés A. Ebelot se ha fijado en su libro sobre *La Pampa* en los viajes en diligencia, medio de viajar, por cierto, no barato, en «coche estrecho, desvencijado, sobre ruedas cubiertas de mugre» en el que el viajero terminaba molido, según la descripción de Ebelot. La diligencia recorría diariamente en torno a los 100 kilómetros y en el viaje a Bahía Blanca era preciso tener a mano el arma para repeler los ataques de los indios. Para la explotación del servicio de diligencias se constituyeron varias sociedades. Las más importantes eran Las Mensajerías Argentinas y Las Mensajerías Generales del Sud. La primera salía tres veces al mes por la ruta de Chascomús, Dolores y Tordillo, y dos veces por Tandil, Ranchos, Bahía Blanca y Patagones. Las Mensajerías Generales del Sud, la más importante de la provincia de Buenos Aires en 1856, tenía oficinas en Chascomús y Dolores.

La diligencia se vio afectada por la construcción del ferrocarril. Argentina no escapó a este fenómeno que tuvo carácter general. Tras un breve período de desconcierto, se produjo un reajuste en el uso hasta transformarse en un servicio complementario del ferrocarril: los viajeros descendían del tren en Chascomús y continuaban el viaje en diligencia hacia Dolores y Tandil. A partir de 1853 el gobierno contrató algunos servicios de correos con las sociedades de diligencias; las Mensajerías Nacionales atendieron el transporte de cartas entre Rosa-

rio, Córdoba y Mendoza. Años después, durante la presidencia de Mitre, Mensajerías Iniciadoras distribuyó el correo del país.

Al compás de los cambios políticos creció el riojano Timoteo y Gordillo que había estado desterrado en Chile y al volver a su tierra se estableció en Mendoza donde organizó una empresa de diligencias y transportes. A él se deben notorias mejoras en este servicio, además de contribuir a la expansión de las mensajerías. Aunque aparentemente de poca monta, las diligencias tuvieron indudable importancia en orden a las reparaciones y conservación de los caminos. Gordillo, además de mejorar el trazado de varias rutas, estableció postas cada cuatro leguas, y atendiendo las reformas más generalmente demandadas, importó de los Estados Unidos 150 carruajes y 100 diligencias. Asociado durante varios años con el presidente J.J. Urquiza, con el vicepresidente María Carril y con Virasolo, gobernador de Corrientes, llevó a cabo importantes mejoras en las comunicaciones, trazando nuevos caminos y acortando otros en varias leguas. La empresa dedicada al transporte de viajeros, carga y correspondencia entre Rosario y Córdoba, con ramales hacia el norte, obtuvo pingües beneficios. Con la derrota de Urquiza en 1861 concluyó la intensa actividad de este genio, como lo llamó Sarmiento. Los transportes pasaron a depender del grupo de Buenos Aires, que emplearon en conseguirlo habilidades semejantes a las que prevalecieran en la etapa de Gordillo.

Las condiciones hidrográficas para las comunicaciones fluviales

Los pueblos indígenas del Plata no conocían el arte de navegar pero contaban con rústicos aprestos de flotación para cruzar los ríos. Las balsas primitivas eran troncos de árboles ahuecados, sujetos horizontalmente con tirantes de madera, que servían para salvar las distancias sin grandes esfuerzos. A la mayor parte de estas embarcaciones de poco peso se las llama con el nombre genérico de canoa. Según los relatos de la primera época, las balsas fueron el sistema de embarcación que más se empleaba en la región del Río de la Plata, pues debido a la superficie plana que presentaban eran de navegación muy segura.

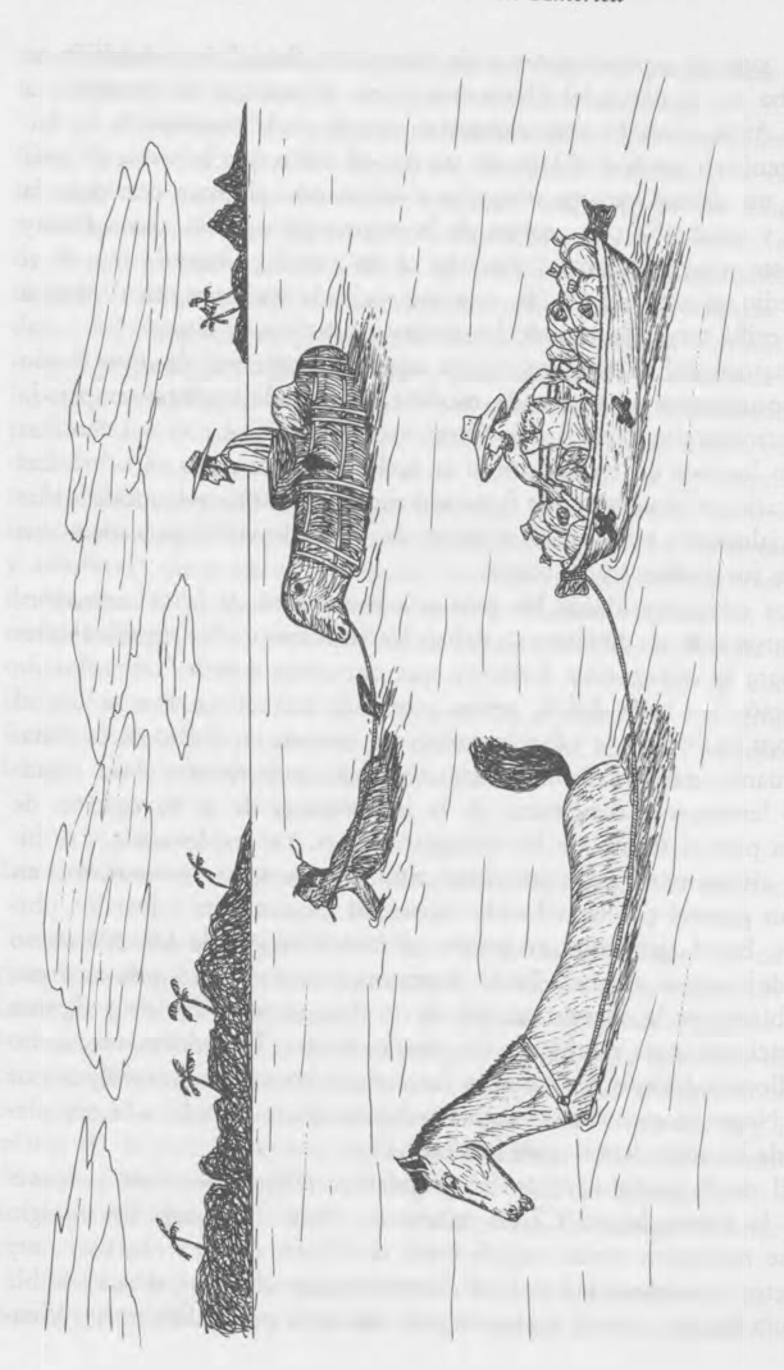
Es sabido que desde antiguo los indios echaron mano de las cosas más inverosímiles para cruzar los ríos. Acarette du Biscay describe en

el siglo XVII un curioso sistema de transporte fluvial, que también se empleaba en el paso del Desaguadero en el camino de Mendoza a Buenos Aires. Cuando una imprevista crecida en la estación de las lluvias detenía su camino al lado de un río «el indio que le servía de guía mataba un animal vacuno cimarrón y rellenando el cuero con paja, la cerraba y aseguraba con correas de la misma piel». Colocaba a Biscay sobre este cuerpo flotante y cruzaba el río a nado, llevando tras de sí por medio de una soga asida a la improvisada embarcación. Volvía a la otra orilla trayendo a nado las mulas y caballos de viaje.

Esta original balsa que permitía atravesar corrientes de poco fondo suele considerarse una sencilla modificación de la «pelota» empleada en Centroamérica y en Brasil. Otras veces los indios con sus familias pasaban los ríos en estas pelotas de piel amarradas a los caballos. Las embarcaciones o sistemas de flotación indígenas no fueron modificadas sustancialmente; pese a los avances de la civilización persistían casi siempre sus formas tradicionales.

Los españoles, desde los primeros momentos de la colonización, observaron que en América se daban las condiciones hidrográficas precisas para la navegación fluvial y que encontrar canales naturales de navegación no sería difícil, como acontecía con el río Paraná. En el siglo XVII se llevaron a cabo los primeros tanteos en el Río de la Plata. Aun cuando existían factores limitativos, los gobernantes iban adquiriendo lentamente conciencia de la importancia de la navegación de los ríos para el futuro de las comunicaciones. Las exploraciones se hicieron aisladamente, con un ritmo titubeante y no se enmarcaron en un plan general por la reducida capacidad técnica para salvar los obstáculos. En el siglo XVIII se insiste en la utilización de los ríos como redes de comunicaciones. En la Argentina plantearon, en primer lugar, el problema de la navegación por el río Bermejo y se hicieron algunas exploraciones para establecer el camino fluvial. Posteriormente se intenta llevar adelante un esfuerzo serio en la búsqueda de caminos por el río Negro, aunque se consiguió progresar poco debido a la complejidad de las dificultades para la navegación.

El río Bermejo nace en las grandes cordilleras del Perú y atravesando la provincia del Chaco muere en el río Paraguay. En el siglo XVIII se realizaron varias expediciones al Chaco con un objetivo muy concreto: la exploración del río Bermejo para observar si era posible una ruta fluvial a través de esta región habitada por indios muy violen-



Pelota rellena.

tos. El camino acortaba mucho la ruta terrestre para el Tucumán. Según el *Informe* de Azara de 1799, desde la ciudad de Concepción de Buena Esperanza «pasaba el único camino por tierra que del Paraguay iba a Santa Fe, Buenos Aires, Salta y Jujuy...; camino que hoy se pondera como descubrimiento glorioso y feliz por donde transitaron el obispo Arias y otros muchos».

En 1780 el coronel J.A. Cornejo, vecino de Salta, intentó sin éxito explorar la ruta fluvial que permitiera alcanzar el río Paraná. En el lugar en que había desistido Cornejo continuó la navegación el franciscano Francisco Morillo, acompañado de cuatro personas más; él fue el primero que exploró el río Bermejo en una de las canoas de Cornejo. Quedaba verificada la navegación de todo el río, aunque en pequeñas embarcaciones, soportando el asalto de indios del Chaco.

Guillermo Aráoz cuenta en 1885 que recorrió el río en busca de una comunicación entre el Chaco y Paraná. Pero una vez más hubo que adaptarse a la terrestre; el Chaco era un obstáculo infranqueable, que se estaba intentando vencer sin éxito. El camino fluvial hubiera roto el aislamiento del Paraguay y hecho más corto el viaje de Charcas a Buenos Aires.

También quedó en el terreno de las aspiraciones la comunicación con la región de Tarija a través del río de este nombre, afluente del Bermejo. El coronel Cornejo había descubierto un camino desde el valle de Centa a la ciudad de Tarija. El camino podía facilitar el comercio de la sal con Santa Cruz y de frutos secos con Motos y Chiquitos. Aunque Tarija ocupaba una posición excéntrica en la ruta del Bermejo hubiera quedado integrada en un comercio más abierto. Los viajes del coronel Cornejo estuvieron movidos por la idea de hacer de Salta el centro del comercio interior del virreinato del Río de la Plata si se lograba una ruta fluvial. Por el Bermejo se podrían conducir cueros, maderas excelentes, lino, algodón, añil y frutos secos y por el camino de tierra, que comunicaba Santa Fe, Corrientes, Paraguay y Buenos Aires, el ganado vacuno.

El *Diario* de Cornejo está lleno de accidentes, anécdotas y noticias geográficas. Azara, que prefería la navegación a las carreteras, recuerda que se adoptó la ruta terrestre debido a los obstáculos que ofrecían los indios del Gran Chaco [8].

[8] Otras exploraciones del río Bermejo, en el siglo XIX, fueron las de Pablo Soriano, que había navegado en bote desde Centa hasta la unión con el río Paraguay; detenido

Comparado con el Amazonas, el Orinoco o el Río de la Plata, el río Negro no es sino un río de segundo orden; pero su situación ha tenido gran interés político. Francisco Viedma, gobernador e intendente de Santa Cruz de la Sierra, que exploró el río en 1779, cree que reúne condiciones para establecer por él una vía de comunicación con Chile más corta que la que salía desde Buenos Aires. En la *Memoria* que presentó al virrey marqués de Loreto resalta que «la internación del comercio para Valdivia, Chile, Mendoza y otros parajes por el río Negro, sería utilísima por la menor distancia que media comparada a la de Buenos Aires, por el auxilio de la navegación y porque se presentan otras comodidades que pueden hacer más suaves las asperezas del camino». Viedma no duda en afirmar que el paso por las «cordilleras de Catapuliché y Huechuhuehuem» hasta Valdivia era el mejor para acercar Chile a la región del Plata. El camino desde Valdivia hasta Santiago de Chile sería más fácil de cruzar y en menos tiempo que el que partía de Mendoza a Santiago por la cordillera.

> No podemos dejar de conocer, afirma, que nos presta la naturaleza los dos caminos que llevo propuestos por agua y por tierra a dicha plaza del reino de Chile, pues en los tiempos oportunos no sólo se puede navegar, como llevo demostrado, al paraje donde llegó Villarino, sino de la laguna Huechumlauquem o del límite de donde nace el río, que está un día de camino más distante. Desde este sitio a Valdivia echan los indios en mula tres días, por las asperezas de las montañas: tránsito muy corto comparado con el que media por Mendoza a Chile y que nos franquea menos gastos y otras incomodidades. Desde el establecimiento del río Negro a la laguna de Huechumlauquem por tierra, su distancia aún no llega a 160 leguas; hasta la punta del Diamante (era el río Neuquén de cuya existencia no se tenía entonces noticia) se puede abrir camino muy cómodo para carretas, por la orilla del mismo río, cuyas aguadas es el mayor socorro y alivio del ganado; desde él a dicha laguna 40 leguas y desde esta a Valdivia 20. De modo que siendo toda la distancia 180 leguas, las 120 es camino carretero muy suave y cómodo; las de 40 con el tiempo tal vez se pondrán en igual disposición, aplicándose a suavizar al-

por el dictador Francia, pasó en la cárcel desde 1826 a 1831; la del capitán norteamericano Thomas Page en 1854 y la de José Don Lavadello entre 1856 y 1863.

gunos malos pasos; los 20 restantes es el único malo que hay que transitar.

El virrey Vertiz afirma que el piloto Basilio Villarino repitió el reconocimiento del río Negro que Viedma ya había hecho con anterioridad; pero Viedma había realizado únicamente algunos recorridos parciales, previos a la exploración completa que realizó con posterioridad a la del piloto marino. Villarino fue, pues, el primero que reconoció el río cuya cabecera no llegó a alcanzar por falta de agua y miedo a los indios, aunque según él afirma llegó cerca de la cordillera, no distante de Valdivia. El *Diario* de la exploración, escaso en informes científicos, está lleno de los contratiempos y dificultades que tuvo que soportar en los nueve meses que duró el reconocimiento. Los obstáculos insalvables que impedían la navegación por el río Negro se reflejan en este *Diario* con bastante puntualidad. En 1798 otro *Diario* del marino Francisco González completa la información de Viedma y Villarino sobre las posibilidades de tránsito entre el río Negro y Puerto Deseado.

La navegación por este río era un asunto que interesaba mucho a España, pero los detalles topográficos que se tenían eran incompletos y con errores. En algunas exploraciones se aportan datos relativos a la historia natural que se resisten de falta de conocimientos científicos. Es preciso advertir también lo difícil que es reconstruir con exactitud el itinerario de estos viajes, porque no se establecieron coordenadas geográficas ni hay topónimos de ubicación segura.

Entre los viajes de reconocimiento del río Negro en el siglo XIX, que son varios, es preciso mencionar el de A. Cramer en 1822 hasta la unión del río Neuquén con el Limay; los de los alemanes Hers y Fonck a partir de 1855 y el del chileno Guillermo Cox.

Durante los siglos XVIII y XIX se pensó en mejorar la articulación de los mercados mediante el establecimiento de nuevas comunicaciones por los ríos, pero no hay medidas oficiales para facilitar, organizar y explotar las grandes vías fluviales del país hasta enero de 1903. Aparte de una activa navegación por el Paraná desde el siglo XVII, en el siglo XVIII ya se había pensado en la navegación por el río Pilcomayo. Numerosos fueron los viajes de reconocimiento, pero el más importante fue, tal vez, el del teniente coronel Jorge Fontana en 1882, que navegó más allá de Patiño, donde nadie llegó anteriormente. Fue decisivo también el informe del explorador francés A. Thouar sobre la absoluta

convicción de la navegabilidad del Pilcomayo. Se hicieron entonces varios proyectos y actualmente es navegable a lo largo de más de 254 kilómetros.

Los primeros reconocimientos del río Salado no se hicieron hasta mediado el siglo XIX, pese a su importancia para el comercio de Santa Fe y Santiago del Estero. Hasta el siglo XVIII no se había explorado el río Santa Cruz; lo reconocieron Antonio Viedma por tierra, hasta la cabecera, y por mar el pilotín José de la Peña, no hallándolo capaz de navegarse. En el siglo XIX fue reconocido nuevamente por Fitz Roy y Valentín Feilberg entre otros.

Capítulo VII

COMUNICACIONES Y COMERCIO EN NUEVA GRANADA, AUDIENCIA DE QUITO Y VENEZUELA

Los remeros del río Magdalena

La configuración del territorio colombiano presenta tres cadenas de montañas que forman parte del gigantesco sistema andino. Entre ellas están los valles profundos por donde corren los ríos Cauca y Magdalena en sentido longitudinal.

Las principales vías de penetración hacia el interior partían de Cartagena, llave de la región comprendida entre Panamá y el virreinato del Perú, y capital económica del nuevo reino por su magnífica situación geográfica. Las comunicaciones eran extremadamente lentas, especialmente con las ciudades situadas detrás de la barrera de las montañas andinas. En el siglo XVI en ir de Cartagena a Santa Fe de Bogotá y volver se empleaban casi tantos días como en viajar a España. Los únicos accesos seguros hacia el interior estaban sobre el eje hidrográfico Cauca-Magdalena, que desde la provincia de Cartagena esparcían sus aguas por pantanos y lagunas. Fray Pedro Aguado cuenta que los españoles no hallaron ningún camino por tierra, sino «estrechas angosturas» por las que forzosamente habían de pasar y se veían obligados a ir «rompiendo» los bosques para abrirse paso entre cerradas montañas. La única comunicación era por agua, en canoas por el río Grande del Magdalena.

La *Historia del Nuevo Reino de Granada*, escrita en el siglo XVI por Juan de Castellanos, ofrece como característica notable la falta de caminos, y por supuesto fue elemento determinante del conjunto de penurias que pasaron los españoles: «Caminos dificultosos de riscos y peñascos», con «pasos de peña tajada viva y aspereza de la tierra

inaccesible para pies humanos». Cuando se refiere a las entradas al interior de la sierra relata que «consumieron treinta días sin poder hallar cosa viviente, ni rastro, ni señal de poblaciones... hasta comer cocidas las rodelas hechas de cueros de antas que llevaban». En la descripción de ambiente colectivo de conquista, que se desplaza desde la esperanza ilusionada a la decepción y al sentimiento de fracaso, habla también de las culebras «bobas», de «más crosor que un hombre corpulento»; pero apostilla, «mas al fin son culebras y esta basta».

Las primeras mejoras, limitadas, en los caminos de Nueva Granada, corresponden a los años finales del siglo XVI. Las reales cédulas de 1607 y 1647 pedían a la Audiencia de Quito «prestar con todo esfuerzo» los medios para abrir el camino por tierra desde Cali al pueblo de Buenaventura, desde donde se podía «con facilidad socorrer la ciudad de Panamá», además de ser necesario para el desarrollo Popayán y Buga. El camino debiera incluir «algunas ventas» para el trajín del comercio. La distancia de 22 leguas que separaban Cali de Popayán era de senda llana, sin apenas montaña, con balsas y canoas para pasar los ríos. La corona estuvo muy pronto sometida a influencias contrapuestas en relación con la posición de Panamá como puerto de entrada y salida de las mercancías de España y Tierra Firme; pero paulatinamente se fue definiendo en favor de Panamá, cuyo abastecimiento y defensa se convertirá en constante preocupación.

Desde Cartagena hacia el interior salía el camino de la Corucha, que llegaba únicamente hasta lo que sería el canal del Dique desde 1650. Los indios transportaban las mercancías de los encomenderos a hombros, por falta de una red de caminos que permitiera el paso de caballerías. Siendo el criterio de la corona evitar el empleo de los indios para el transporte de carga una decisión de la mayor trascendencia fue la *Instrucción* de Arteaga de 1560, para Mompós y María, fijando severísimas penas para quienes cargasen a los indios; pero sin que se haya modificado sensiblemente la condición de los indios cargueros en el reino. En el caso de ser encomenderos perdían la encomienda y a los no encomenderos se les castigaba con 100.000 maravedíes y la pena del destierro durante cuatro años.

Aparte de las leyes para acabar con los indios cargueros, la corona publicó varias reales cédulas que abordaban con el mismo espíritu la situación de los indios remeros del río Magdalena. Dependían de una extraña red, difícil de deshacer, debido a sus raíces económicas. La le-

gislación se proponía acabar con las muertes que ocasionaba la boga. Un escritor de finales del siglo XVI resumía así la situación:

> Con el trabajo de la boga se han consumido y acabado. Los pocos que quedan, se acabarán muy pronto, porque bogan más que nunca, ya que deben bogar por el río de Cauca hasta la ciudad de Zaragoza y por el río Grande de la Magdalena al Reino, muy penoso trabajo por ser el camino largo. Y algunas suceden arribadas (crecidas) y tienen que devolverse de la mitad del camino. Y suelen ocurrir desgracias en los dormitorios de la boca del río de Carare, porque salen indios de guerra y matan a los indios y a los españoles que van en las canoas [1].

La situación de los indios remeros seguía siendo estacionaria, porque los encomenderos se opusieron contra viento y marea a las cédulas y ordenanzas que limitaban el número de canoas y de viajes. Las limitaciones legales de la boga y la práctica de los encomenderos ponían a los frailes misioneros en tensa situación frente a la Audiencia y hacían imposible la convivencia. Una solución la presentó en 1543 Juan López, procurador de la ciudad de Tunja. Proponía abandonar la ruta fluvial y abrir un camino desde Maracaibo hasta Santa Fe de Bogotá, ya que por el camino despoblado y de ciénagas del río Magdalena se perdían muchas vidas: en una ocasión 80 españoles y 40 caballos. Semejante aspiración, con la construcción de un nuevo camino, no fue respaldada a causa de los intereses económicos, especialmente de Cartagena, cuya vida económica dependía en parte del tráfico del Magdalena, y Cartagena era entonces el pulso de todo el Nuevo Reino de Granada. El camino presentaba también dificultades insalvables para entonces, sobre todo la cordillera de Mérida, con altitud de 4.700 metros y las de Tunja de 5.300 metros por donde había de continuar el camino hacia la meseta de Bogotá.

Para Santa Fe no había ruta mejor que la del río Magdalena. Hacia 1569 se encontró el camino de Chingalée, que iba desde Santa Marta hasta el puerto de Ocaña, con salida a Pamplona donde había

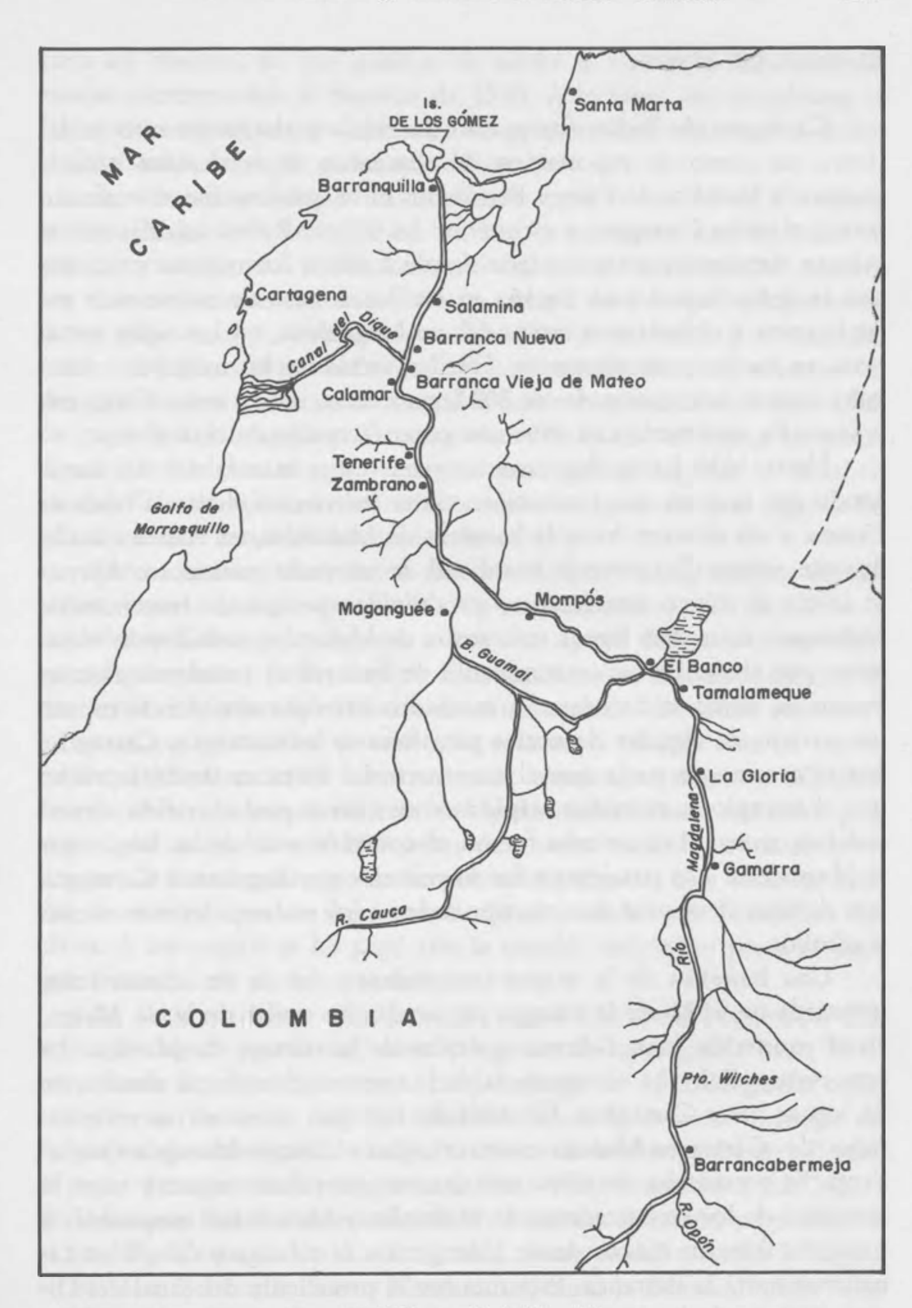
[1] «Descripción de la laguna de Maracaibo por el capitán Gonzalo de Peña», A. Arellano Recop., *Relaciones geográficas de Venezuela*, Caracas, 1964, pp. 243-244. Aunque no figura el año, es probablemente de 1596 o de 1597.

gran cría de mulas y caballos y los fletes eran baratos. Se suprimían unas 100 leguas de boga, pues desde Pamplona hasta donde podían navegar las embarcaciones se continuaba hacia el interior con recuas.

Lo conseguido para la liberación de los remeros no era para mostrarse optimista. La intervención directa de la corona con una real cédula de 1552 donde declaraba que los indios eran libres de bogar o no según su voluntad, pero habían de pagárseles sus correspondientes jornales no produjo ningún efecto ya que la respuesta de los encomenderos no se demoró: aplicaron únicamente la primera parte, pero no la segunda. Los encomenderos del Magdalena convirtieron el trabajo libre en una prestación personal de los indios, pese a estar perseguida. Fue entonces cuando empezaron a intervenir en este asunto los visitadores de la Audiencia de Santa Fe, a quienes preocupaba seriamente la desaparición de la población india por la boga. Desde el primer momento se propusieron como misión suya en el Magdalena contener las muertes debidas a que trabajaban hasta la extenuación, río arriba hasta el límite del recorrido. Fueron diez ordenanzas dictadas que no llevaron al ánimo de los encomenderos el convencimiento de que habían de rectificar el trato dado a los indios en aquella zona sometida a intenso tráfico. En este propósito, aparte de las ordenanzas de la Audiencia, el rey nombró un protector de indios del Magdalena, cuyas atribuciones consistían en vigilar el cumplimiento de las ordenanzas. En 25 años los indios habían pasado de 40.000 a menos de mil, según carta del protector a su majestad el rey.

Como remedio se propuso, en 1596, sustituir las canoas por fragatas de vela para la carga y barcazas de 12 remeros para el pasaje, que disminuirían mucho el esfuerzo. Hasta entonces las canoas llegaban a Barranca y allí cargaban las mercancías y pasajeros que habían llegado allí por tierra desde Cartagena, por camino muy malo, entre ciénagas. En las proximidades de Maganguée se desviaba por el Cauca la carga para Antioquía.

Dejando a un lado las canoas, las fragatas que bajaban cargadas desde Honda o Carare salían al mar por la desembocadura del río, en la isla de los Gómez y costeaban el puerto de Cartagena por derrotero que no era acceso fiable y seguro, pues costó bastantes naufragios. De ahí que la ruta terrestre fuera la más frecuentada.



Canal del Dique y bajo Magdalena.

El canal del Dique

Cartagena de Indias fue puerto de escala y abastecimiento de las flotas, así como de exportación de alimentos, especialmente maíz y puercos a Nombre de Dios y Portobelo. El Magdalena fue el itinerario principal entre Cartagena y el interior del Nuevo Reino, además de excelente elemento económico por donde bajaban los metales preciosos que se despachaban para España en las flotas. Las comunicaciones entre la costa y el interior a través del río Magdalena, en los siglos xvi al xviii, se hacían particularmente difíciles, debido a los múltiples obstáculos con la navegación de las 200 leguas de recorrido entre Cartagena y Santa Fe, que tenía una situación poco favorable de cara al mar.

Hasta 1650 había dos caminos para tomar la ruta del río: navegando por la costa, sin protección contra los vientos, hasta la boca de Ceniza y vía terrestre hasta la barranca de Malambo, en viaje a caballo durante cuatro días entre la hostilidad de un suelo pantanoso. Apenas se inició el tráfico comercial se produjo la apertura de barrancas de embarque, unas diez leguas más arriba de Malambo, reduciendo el camino por el río. En las proximidades de Tenerife se instalaron algunas barrancas, como la de Mateo a mediados del siglo xvi, donde montó un servicio de alquiler de mulas para llevar y traer carga a Cartagena por el camino de peaje que él construyó. La barranca de Mateo hizo que el ejemplo se extendiera rápidamente a otros para el tráfico comercial con recuas. Los arrieros fueron el complemento de las bogas por el Magdalena. Los pasajeros y las mercancías que llegaban a Cartagena con destino al interior eran transportados a los embarcaderos en mulas y caballos.

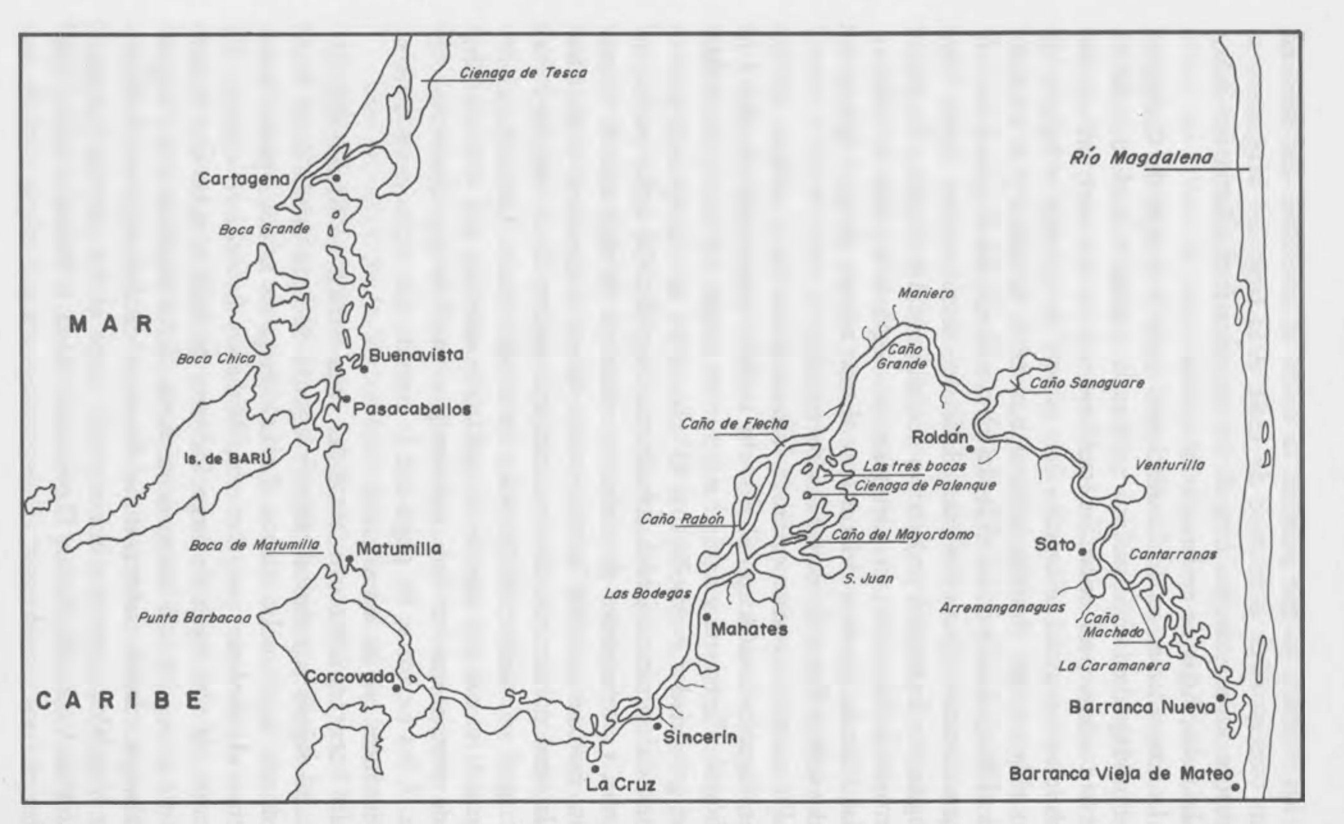
Una barranca de la mayor trascendencia fue la de Martín Polo, levantada en 1582 en la margen izquierda, río arriba de la de Mateo, en el morro de Juan Gómez, a orillas de la ciénaga de Matuna. La concesión a Polo iba acompañada de la construcción de un camino de 26 leguas hasta Cartagena. El resultado fue que, como el nuevo itinerario de Cartagena-Matuna-morro de Juan Gómez-Mompós-Ocaña-Santa Fe presentaba mayores ventajas, se generalizó su uso y cayó la actividad de los embarcaderos de Malambo y Mateo. Las mercancías y pasajeros iban en canoas desde Cartagena a la ciénaga y de allí en caballerías hasta la Barranca. Esta ruta fue el precedente del canal del Dique. Al lado de las barrancas nacieron los almacenes y los hospedajes

para los viajeros, ya que pasaban la noche al aire libre. Las primeras ventas corresponden al decenio de 1560. A lo largo del Magdalena se levantaron varias posadas. Una de las primeras la fundaron los indios de Malambo, lugar de embarque de canoas.

La situación de las comunicaciones entre la ciudad de Cartagena y el río Magdalena experimentó un brusco cambio a mediados del siglo XVII cuando, para evitar los transbordos y las demoras, los españoles abrieron un canal utilizando una cadena de ciénagas o lagunas de curso sinuoso, que desembocaba al sureste de la bahía y se extendía hacia el Magdalena por un valle. La obra mereció los elogios como vía de comunicación, pero fue muy deficiente técnicamente, como obra de ingeniería. Las aguas penetraban con dificultad y debido a las pocas dimensiones del cauce, los desagües por algunas lagunas le restaban caudal. Con la apertura del canal se dieron cuenta de que algunas lagunas estaban llenas de materiales de arrastre.

Parece que la construcción fue relativamente fácil, excepto en Calamar, lugar de unión con el río. Un temblor emocional sacudió a la opinión de Cartagena y agrupó a todos en apoyo del canal promovido por el gobernador Pedro Zapata. El trazado no se correspondía con el que tenía el camino mixto hasta entonces seguido. De lecho ancho, de 17 varas, y profundidad de cinco, se construyó en algo más de cuatro meses. Trabajaron 2.000 hombres entre obreros, capataces y oficiales. Fue la obra donde más obreros trabajaron juntos hasta entonces y el coste total ascendió a 30.000 pesos de a ocho reales. Los trabajadores llegaron a formar una especie de población nómada que vivía en tiendas de ramaje que se iban moviendo a medida que avanzaban las obras. A los negros se les pagó con la comida más ocho pesos al mes, que entonces era un buen jornal.

La boca marítima occidental del canal estaba en Matumilla. Recorría 24 leguas por varios caños y lagunas de agua salada hasta Mathes, donde llegaban las mareas. En la ciénaga de la Cruz giraba bruscamente al nordeste por Sincerín, Mahates, la enorme ciénaga de Palenque, de una legua de largo, cubierta de hierbas y las tres Bocas. A partir de aquí torcía nuevamente hasta Caño Maniero a seis leguas de Palenque, donde comenzaba el descanso en dirección sureste hasta el río Magdalena, con muchos recodos, como el del caño de Sanaguare, Roldán, Venturilla, Sato y Cantarranas, hasta la Barranca nueva, que se hizo al construir el canal. Todas las lagunas y ciénagas estaban co-



Canal del Dique de Cartagena de Indias, según el original que mandó hacer en 1797 el virrey José de Ezpeleta, A.G.I., Santa Fe, 925.

municadas con el canal. Las márgenes a los lados de todo el recorrido eran pantanosas y de gran vegetación, cuyos desechos y troncos caían sobre el lecho cerrando el paso. En línea recta la distancia entre boca de Matunilla y Barranca nueva era de 12 leguas, pero se elevaba a 24 por las exigencias del terreno; desde Matunilla al puerto de la ciudad había cinco: en total 29 leguas de navegación por el canal del Dique, desde el Magdalena al puerto, tardándose de tres a cuatro días en recorrerse.

Al construirse el canal se aproximaron las distancias entre Cartagena y el embarcadero del río. En cambio la ruta por el mar era larguísima. Desde la Barranca a las Bocas de Ceniza y desde este punto hasta Boca Chica, siguiendo la costa hasta el puerto, había 70 leguas de navegación con los inconvenientes de las borrascas desde finales de noviembre hasta abril.

Debido a las deficiencias técnicas y a sus escasas aguas se abandonó el camino, que desaparece bajo la vegetación, y vuelven las recuas a transitar por las sendas que hasta 1650 habían sido las vías habituales del transporte. Aparecieron nuevamente los negocios de recuas pues, según Antonio Ybot León, la causa del abandono del canal del Dique fue «la codicia de los dueños de las mulas de transporte», que obstruían voluntariamente el canal para subir los precios de los productos, especialmente de la harina. El resultado fue que en 1679 ya no corría el agua y cuando llegó la flota a Cartagena no fue posible abastecer los navíos a buen precio porque el maíz, las legumbres, la carne salada y la harina no habían llegado del interior. El abandono del canal se reflejó de manera inmediata en el abastecimiento de la flota para el viaje de regreso que se hizo con productos de Nueva España enviados a La Habana. La circulación por el canal no se interrumpió totalmente; siguió en uso medio canal: desde Matumilla hasta Mahatesonde llegaban las mareas.

En 1725 volvieron nuevamente a aprovecharse las posibilidades del canal, después de hacer una pequeña rectificación en el curso alto, para evitar un recodo de tres leguas donde se embalsaba el agua. La reapertura tuvo reflejo de manera inmediata en la distribución postal, que siguió la ruta de los pasajeros y mercancías. En la *Memoria* que el virrey Caballero y Góngora dejó a su sucesor en 1789 explica la grave situación del canal que tenía «tantos embarazos y trabas que, después de exigirse por el Cabildo de Cartagena crecidos derechos de peaje y

bodegaje no puede transitarse el Dique sino pocos meses al año, permaneciendo la mitad de él sin agua; y siempre sucio y lleno de maderas y troncos por el río en tiempo de las crecientes».

En 1795 volvieron a hacerse algunas reparaciones para dejar un cauce más ancho, cerrando los caños de las ciénagas por donde se escapaba el agua. Durante la guerra de la Independencia la arena invadió el canal de modo que esta arteria quedó completamente cerrada para el tráfico. El viajero norteamericano William Duane que conoció Colombia en 1822-1823, afirma que el canal fracasó como vía navegable por la incompetencia de los técnicos que desconocían la ingeniería de canales. En 1823 B. Elbers —que estableció la navegación a vapor por el Magdalena— fracasó al intentarlo en el canal, más por cuestiones de orden legal que técnicas.

Entre 1839 y 1852 se intentó abrir el canal en varias ocasiones, pero unas veces por problemas políticos y otras por dificultades financieras fracasaron estos nuevos intentos. En 1869 las inundaciones del valle habían rellenado el canal de arena; el primitivo lecho había desaparecido y el agua formaba lagunas y pantanos que era preciso cruzar en pequeñas embarcaciones. La solución definiva fue la construcción del ferrocarril de Cartagena a Calamar, puerto sobre el Magdalena.

La navegación por el Magdalena. La vía del Carare

La navegación en canoas se hacía particularmente o utilizando los servicios establecidos normalmente. El viaje hasta Mompós duraba cuatro días y desde allí hasta el puerto de Honda 22 días, donde se desembarcaba y se continuaba por tierra durante ocho días hasta Santa Fe.

La comunicación fluvial por el Magdalena posibilitaba el acceso a las ciudades del interior por medio de caminos radiales o trochas que se fueron abriendo para comunicar con el mar los centros económicos. Uno de estos caminos fue el del río Carare, que nace en el norte de Tunja y entra en el Magdalena por la margen derecha. El camino se internaba por las regiones de Flores y Vélez, al pie de las montañas de Opón y llegaba hasta Tunja donde enlazaba con el ramal del camino real que venía de Pamplona y comunicaba Santa Fe con Quito y Lima. Una vez que se cerró esta vía surgió con fuerza la de Honda, último

puerto de la navegación por el río Magdalena. Otros puertos que estaban abiertos desde finales del siglo XVI fueron los de Ocaña, al que se le dio poco uso por las dificultades de una ciénaga allí existente y río Negro. El puerto de Ocaña ahorraba a los remeros el tramo más difícil de navegación hasta Honda.

El Carare fue la primera vía de penetración que establecieron los españoles que acompañaban a Jiménez de Quesada. Por él llegaron las primeras mercancías europeas al interior del reino. El tramo de Mompós a Carare, de curso muy ancho, era fácil de navegar. Desde Carare, por caminos de tierra, se transportaban las mercancías hasta Vélez, Tunja y Santa Fe; primero a hombros de indios hasta la ciudad de Vélez, por sendas de terreno desigual que no eran transitables para bestias. Eran unos diez días de camino que mermaban la población india. Aunque la real cédula de 1549 prohibía usar a los indios acémilas y obligaba a construir caminos aptos para recuas se siguió cargando a los indios. Nuevas ordenanzas de 1552, con idénticas prohibiciones, cayeron en el olvido porque Vélez continuaba sin caminos para bestias de carga. Tres años después –coincidiendo con el cierre del puerto, embarcadero y camino de Vélez como remedio a las muertes de la población india– la ciudad abrió un camino para caballerías. M.A. Eugenio Martínez, autora de excelentes trabajos sobre la navegación por el Magdalena, afirma que el abandono de dicho puerto y camino se debió a las presiones de «los intereses surgidos en torno a la nueva vía de Honda» [2], pese a que el tramo Carare-Honda era el más difícil de remontar, con frecuentes naufragios por las fuertes corrientes. Honda quedaba como única vía importante de distribución de las mercancías para Santa Fe, Popayán y Cartagena. Desde el puerto de Honda hasta

[2] En la *Relación geográfica* de Villanueva, se dice que el camino que iba desde Tunja al puerto de Carare era tan malo «que habiéndose abierto para sacar los frutos por él, jamás se usó por no poderse caminar más que en sólo tres meses del año porque el resto del tiempo es invierno y los pantanos son tales, que ha acontecido meterse por él un mercader con cantidad de hacienda, y al cabo de tres meses salió sin ella y dejó todas las mulas y hacienda perdidas, siendo un camino de seis días. Y así se trajina el que va a dar al puerto de Honda, que serán unos veinte días de camino desde Vélez, que no es muy bueno tampoco».

D. Villanueva y Gibaja, «Relación geográfica de la gobernación de Venezuela y corregimiento de Grita y Tunja y gobernación de los Mussos», A. Arellano, *Relaciones geográficas de Venezuela*, Caracas, 1964, p. 290.

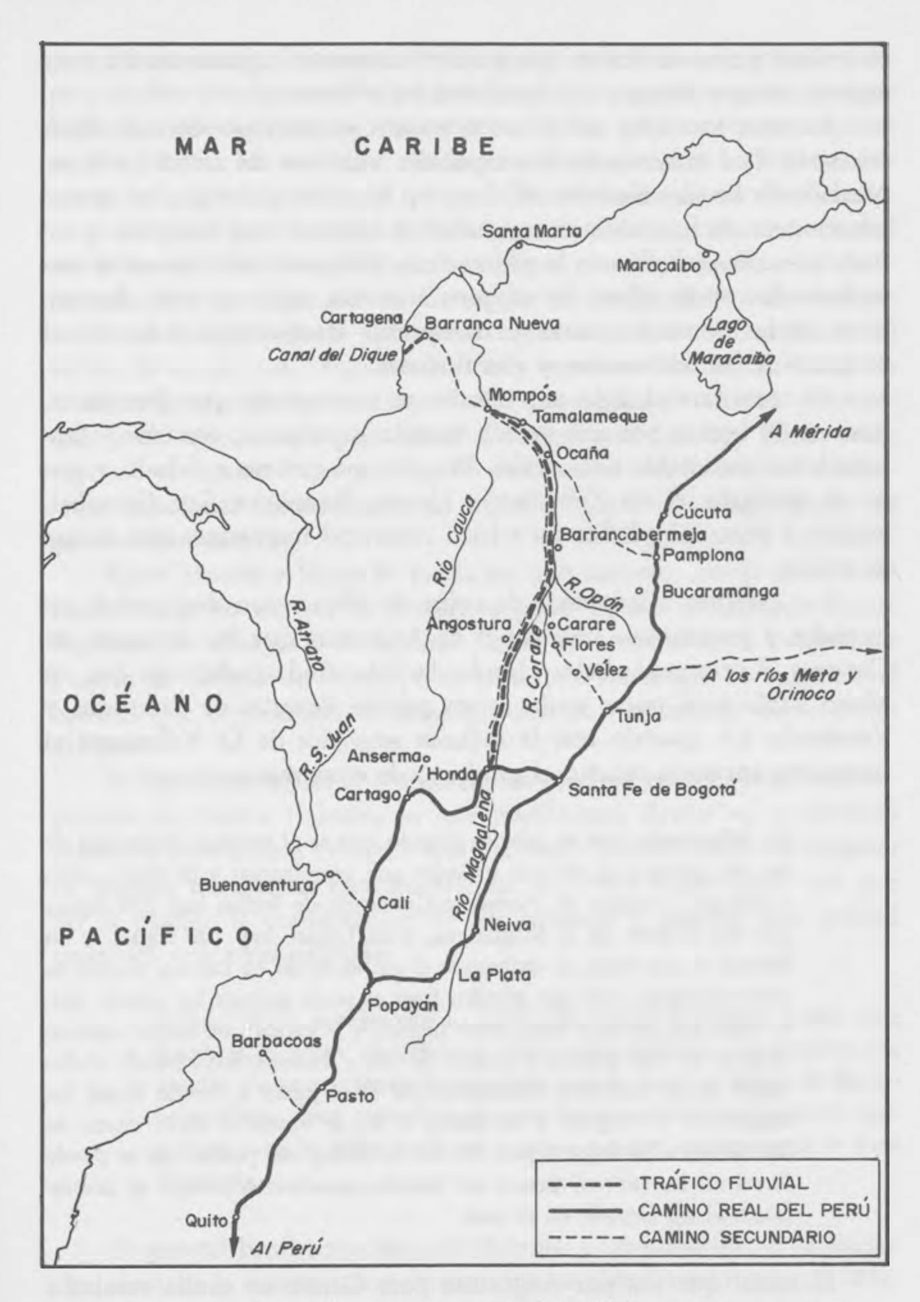
Santa Fe había un camino de peaje para arrías, posteriormente habilitado para carretas.

Durante este período una Compañía pasó a controlar el tráfico desde la costa atlántica hasta Honda con este itinerario: Mompós, Tamalameque, Angostura, ríos Nare, Miel, Guarino y Honda. El tiempo empleado se aproximaba a los 30 días desde Mompós.

La reactivación y reapertura del camino de Carare se producía en el año 1590, al fijarse como el puerto límite de descarga, debido a que ofrecía menos riesgos a la boga de los indios. La construcción de un camino nuevo con ventas, al comenzar el siglo XVII , aseguraba el tráfico comercial neogranadino por la vía del Carare y la expansión del cultivo de trigo en Vélez, Tunja y Villa de Leiva. Carecemos hasta ahora de datos precisos para fijar en qué fecha se produce la nueva paralización del tráfico por el puerto, porque en 1757 está documentada una nueva reapertura con llegada exclusiva al puerto de todas las canoas y fragatas con géneros de Europa. A cambio Carare se comprometía a surtir de harina la plaza de Cartagena, así como a construir un camino entre Vélez y el puerto para el tráfico de arrías, con alojamientos para viajeros y caballerías cada media jornada, y tener dispuestas en torno a 1.500 mulas de silla y carga para atender la demanda de los comerciantes, si no lo hacían los arrieros de la provincia. Los resultados fueron tan negativos que nuevamente se dejó esta vía. En el siglo XIX, después de varios años de abandono, la ruta volvió a adquirir importancia con el comercio de las pieles, ropa, azúcar y tabaco.

Comunicaciones terrestres y pesimismo forzoso: siglos XVI-XIX

La preocupación de los virreyes para dotar a Nueva Granada de caminos, como se reitera en las *Relaciones de mando*, no respondía a un planteamiento general sino más bien a una inquietud a la que se tratará de dar respuesta, en forma conjunta, al finalizar el siglo XVIII. Hay varios proyectos que no cuajan en realidad por falta de recursos. El virrey Mendieta escribía en 1803 que la reparación y apertura de caminos era tarea del gobierno, pero que ni el gobierno ni los pueblos podían hacer por falta de medios. «Todo lo que puede hacerse», escribe, «es aplicar algunos reparos provisionales de tiempo en tiempo a los caminos abiertos, contribuyendo los pudientes con dinero y víveres y los demás con



Colombia. Rutas terrestres y fluviales. Siglos XVII-XVIII.

su trabajo personal. Así es que pueden transitarse algunas sendas muy ásperas, aunque siempre con incomodidad y detención».

Durante los siglos XVI al XIX se construyeron muy pocos caminos terrestres. Tras la conquista los españoles hubieron de atender a la reparación de las vías fluviales del Cauca y Magdalena. Luego, los apuros económicos de los cabildos mantuvieron a ritmo muy lento las construcciones. Pero terminada la guerra de la Independencia apenas se reanudaron las obras. Hasta los últimos años del siglo XIX todas las mejoras de las comunicaciones y transportes interiores se debieron al progreso de los ferrocarriles y vías fluviales.

Al comenzar el siglo XVII Ocaña se comunicaba con Pamplona, distante 50 leguas, por una vereda abrupta y peligrosa, con ríos y despeñaderos, transitable para mulas. Pese al mal camino y debido a que no se navegaba el río Zulia, entre Ocaña, Pamplona, San Cristóbal, Mérida y Maracaibo había un tráfico comercial importante con recuas de mulas.

Los caminos a las minas de cobre de Muzo eran dos, ambos escarpados y pantanosos: uno era el de Angostura que iba al puerto de Carare y el otro subía hasta Honda. La dificultad añadida era que en Muzo había muy pocas mulas y era preciso llevarlas de Pamplona y Venezuela. De acuerdo con la *Relación geográfica* de D. Villanueva el transporte encarecía mucho el producto de estas minas porque

> las dificultades que se ofrecen llegado que se el metal a cualquiera de los dos puertos de Honda y Carare son grandísimas y de tanto costo y peligro... porque de Honda a Cartagena de Indias hay 200 leguas por río Grande de la Magdalena, y de Carare hay 100 leguas, y en Honda es necesario se embarque el dicho metal en canoas, siendo su costo carísimo, y lo que pueden traer es poco, porque las canoas traerá cada una de ellas hasta doce negros, y la canoa que mayor espacio tiene es de 300 arrobas y la más, de 400... Cuando haya bajado dicho metal en las canoas a Mompós, que es el paraje a donde llegan las fragatas de Cartagena, y en donde se ha de mudar el dicho metal de las canoas a las fragatas para llevarle a Cartagena, porque no se puede llevar en las canoas, tienen las fragatas grandísimo peligro al desembocar el río Grande en el mar.

El metal que iba por Angostura para Carare en mulas resultaba también excesivamente caro por el transporte.

El camino de Carare se abrió a fuerza «de eficacia y providencia» para acabar con los naufragios del Magdalena, según reseña el virrey Solís. Era un camino poco transitado al faltar por incorporar algunas mejoras, como los tambos o rancherías, «cuya omisión ha sido tal vez causa de que se abandone o sea poco frecuentado». Recuerda Caballero y Góngora que el virrey A. Flórez entró por este camino y ciudad de Vélez en 1776, con el fin de restablecer esta vía injustamente abandonada, por donde se proveía Cartagena de harina. Flórez dio instrucciones puntuales para la apertura y conservación de los caminos. El hecho de contar con el apoyo del virrey repercutió inmediatamente en la construcción de los caminos de las provincias de Chocó y Antioquía y del que serviría para llevar el correo para Quito y Lima, sustituyendo el camino largo y peligroso de Buenos Aires con vistas a mantener relaciones comerciales con aquellas provincias surtiéndolas de géneros alimenticios.

Entre Honda y Santa Fe había un solo camino, por el que horrorizaba viajar en tiempo de lluvias, a pesar de ser la ruta por donde llegaban los virreyes a la capital. Antes de construirse la calzada de peaje a la entrada de Santa Fe se atascaban las mulas de carga en el barrizal que interrumpía la comunicación con la capital varios meses del año.

El problema de las comunicaciones produjo en las autoridades españolas en Nueva Granada lo que pudiéramos llamar «el pesimismo forzoso», pues nunca creyeron que estaban en condiciones de mejorar de manera notable las comunicaciones. El virrey Maldonado cree que no es posible la conservación de los caminos y justifica esta actitud pesimista con estas palabras:

> Siendo desproporcionada la población y no habiendo arrías sino hombres de carga, el tráfico es muy corto, se hace por veredas, y a los dos meses se cierran los caminos con la yerba y ramas de los árboles. Estas obras quitan igualmente los brazos empleados en la agricultura y en el laboreo de las minas... en que es interesada la Real Hacienda.

El general Enrile, segundo del Ejército y comandante de la Escuadra, alentaba la construcción de caminos en plena revolución, en 1818. Para el virrey F. Montalvo eran «obras absolutamente fuera de tiempo»

e inútiles, porque un número importante de vecinos tuvieron que dejar los cultivos de la tierra y el laboreo de las minas para trabajar en los caminos de Antioquía a Santa Fe, el Chocó, Mariquita, el Socorro y Popayán. Alrededor de 2.000 hombres se empleaban en el de Antioquía a Santa Fe.

El país carecía de caminos: sólo tenía míseros caminos, escribe un viajero. Después de la independencia la atención preferente la reciben los ferrocarriles y las comunicaciones fluviales. La *Gaceta Agrícola* de Cartagena publicaba en 1879 que los agricultores limitaban los cultivos a las necesidades familiares «por falta de caminos». El camino que conducía de Cartagena a Calamar, situado sobre el río Magdalena, importante en los siglos XVII y XVIII, era intransitable con las lluvias. Había dificultades para llegar a Turbaco —en las inmediaciones de Cartagena, célebre en otro tiempo— siguiendo el camino real, convertido en malísimo sendero. El camino mostraba los restos de trabajos realizados sin técnica alguna. En cuanto a vías de comunicación de carácter local Colombia ofrecía un mínimo incremento anual. El aislamiento era más notorio en las comarcas interiores situadas detrás de las barreras andinas. La primera carretera que se construyó empleando el método Mac Adam fue la de Bogotá a los Manzanos de 45 kilómetros.

En 1840 el camino real desde la Bodega de San Cristóbal a Medellín no era transitable para mulas; el hombre transportaba viajeros y mercancías. Únicamente la naturaleza «es la que se encarga de la conservación, o más bien destrucción de la mayor parte de los caminos: sólo se encuentran hoyos, desprendimientos, rocas bordeadas de precipicios, y árboles caídos», escribía en 1869 el viajero Saffray. En los desfiladeros, los arrieros —todos con fama de trabajadores y honrados— gritaban antes de entrar en aquellos senderos primitivos, que daban paso a una sola bestia. A la hora de pasar los ríos —allí donde no había puentes— era necesario hacerlo por el tendido de las tarabitas y oroyas, suspendidas sobre un precipicio como una araña que teje su tela.

Al aproximarse el último tercio del siglo XIX para dirigirse de un punto a otro el viajero lo hacía a pie, a caballo, sobre las espaldas de un indio o por medio de un buey.

> Jamás hubiera creído que el buey —escribe Saffray— fuera mejor montura que el mulo en caminos llenos de barrancos... sale de un mal paso allí donde la mula más adiestrada y vigorosa, perdería pie o se

hundiría. Al que no tiene costumbre de recorrer aquellos senderos, le es imposible andar. Sentado sobre la silla que el conductor lleva al hombro, hay momentos en que vuestra vida y la suya dependen de la inmovilidad; en aquellos momentos no sois más que una maleta o un fardo, y debeis parecerlo así; si el conductor da un paso en falso y os deja caer en el agua, en el cieno o en las piedras, no es responsable de las averías.

Los caminos de Quito

La ciudad de Quito, por su situación geográfica, fue un importante nudo de comunicaciones en la época incaica. Los españoles hallaron caminos que desde Quito se dirigían a los principales centros del imperio. Al puerto de Guayaquil iba una vereda difícil de transitar; había un intenso tráfico comercial por ella pese a los obstáculos de la naturaleza, que parecían insuperables. Como puntos intermedios estaban Riobamba y Chimbo. Riobamba era camino real del desembarcadero. La mayoría de los 100 españoles que vivían allí eran arrieros que subían vino de Guayaquil y demás mercancías de España para Quito. Las dos jornadas primeras de camino desde Riobamba eran según el cronista Vázquez de Espinosa «del más mal camino que hay en el mundo, porque como es montaña y llueve siempre, vienen las mulas atollando por el lodo y por camellones, que les topa en la barriga que parece imposible que lo puedan andar».

En una primera etapa, exceptuando las rutas incaicas, las comunicaciones eran muy malas. Caminando Pedro de Alvarado hacia Quito desde Puerto Viejo tuvieron que abrir a mano «buena parte del camino» y cuando entraron en las sierras nevadas murieron 70 personas heladas, según cuenta el padre Remesal. Bajo el gobierno del capitán Aldana se hicieron algunos caminos que requería el tráfico comercial entre las ciudades.

Al comenzar el siglo xviii, desde el reino de Quito partían tres caminos que conducían al Amazonas a través de la serranía andina. El jesuita Juan Magnin en la *Breve descripción de la provincia de Quito*, dada a conocer por el padre Bayle, reseña que los caminos que conducían a las fuentes del Amazonas eran «ásperos, escabrosos» con «ciénagas, lodos y espinas que pisar». El primer camino salía de Quito por la parte

oriental hacía el río Napo; el segundo cruzaba los Andes hasta llegar a Canelos y el tercero, también por la cordillera, hasta la margen donde comienza a ser navegable el río, único camino por donde se podían embarcar los caballos, y fue el paso que eligió el ilustre académico francés, geógrafo y matemático M. de la Condamine.

Al mediar el siglo XVI, desde Nueva Granada y Perú se llegaba a Quito por dos caminos o veredas. El camino desde Cartagena a Quito de 518 leguas iba por tierra hasta la Barranca, en las orillas del río Magdalena, y después de unos 25 días de navegación se llegaba al puerto de Honda, donde era necesario detenerse varios días para coger provisiones. En Honda se tomaba el larguísimo camino de los llanos de Neiva y después de 23 días se alcanzaba San Sebastián, pueblo de arrieros. Después de diez jornadas de camino por la sierra, donde muchos morían congelados, se llegaba a Popayán, donde era preciso descansar y cambiar las mulas. El camino continuaba hasta Pasto y Quito. El segundo camino seguía la ruta del correo de Lima. Desde Piura se dirigía por las montañas de la gobernación de Yaguarsongo, por las provincias de Loja, Zamora y Cuenca; bajaba a Río Bamba para llegar a Quito por Amboto y la Tacunga.

Camino de Quito a Esmeraldas

Pedro Vicente Maldonado Sotomayor, eminente geógrafo ecuatoriano, construyó en 1741 el camino entre Quito y Esmeraldas –la provincia más septentrional de la costa ecuatoriana–, después de seis años de dificultades, arriesgados trabajos y de un importante despliegue técnico, logrando medir distancias y altitudes. El camino tenía por objeto trazar una ruta comercial directa entre Quito y Panamá que evitase el rodeo de casi 180 leguas, que durante dos siglos venía haciéndose por el camino de agua y tierra entre Quito y Guayaquil. La única comunicación que existía entre estas dos ciudades era por una vereda que iba entre barrancos y profundos ríos sin puentes, que dejaban medio año aislado a Quito del comercio y las comunicaciones.

Por reales cédulas de 1621, 1626, 1627 y 1651 se venía urgiendo el nuevo camino, ya que Panamá no estaba en condiciones de autosuficiencia en el abastecimiento de maíz y carne, sino que tenía que traerlo desde Perú y Chile pese a la gran distancia. No se imprimía

rapidez al asunto porque se encontraba la dificultad de tener que dirigir el paso por la cordillera de Pichincha y montañas de las Esmeraldas, que entonces se consideraban invencibles. Ya se había intentado en distintas ocasiones abrir el camino, pero sin éxito. Parece como si en aquellos momentos reviviera el espíritu pusilánime de algunos gobernadores del siglo XVI, que confiaban la defensa del territorio descubierto, no al esfuerzo colectivo, sino al aislamiento orográfico. El fiscal de la Audiencia de Quito era propicio a esta clase de revivificaciones irracionales y se despertó nuevamente en él la preocupación de que los caminos pudieran facilitar a los enemigos la entrada al interior, y por el efecto del miedo suspendió los trabajos que se estaban haciendo para comunicar Quito con un puerto en la provincia de Esmeraldas. Creía que el camino facilitaría accesos fáciles al enemigo, ya que «con la entrada por el cabo de Hornos a la mar del sur... se hallaban sus costas más expuestas a invasiones y hostilidades de enemigos» y que estando cerrada la provincia de Esmeraldas por lo inaccesible de sus montañas, «no pareció justo abrir la fácil y acomodada puerta de comunicación allanando los caminos, mayormente siendo la gente de la tierra de tan poco valor y espíritu y tan ajena al manejo y expedición de las armas». Como el puerto no podía ser defendido «por arrieros y chusma de mar», concluía el informe del fiscal que «tenía por peligrosa y de graves inconvenientes la apertura de dicho camino».

Después de varios intentos fracasados, Maldonado Sotomayor consiguió la apertura del camino con su propio caudal y sin ayuda de la Real Hacienda. En medio del conjunto de opiniones que se formaron acerca del camino no sorprende que la apertura se calificara de éxito grandioso. Aunque con alguna imprecisión de los términos y exageración en las valoraciones se decía que con el nuevo camino era más fácil auxiliar a Panamá en tiempo de guerra, pues el de Guayaquil —como ya hemos visto— era intransitable seis meses del año; beneficiaba también a los navíos que viajaban desde Panamá al puerto de El Callao, con dificultades en la ensenada de la Gorgona, ya que podían socorrerse por el nuevo camino y por los ríos Blanco o Esmeraldas. Con la nueva ruta los comerciantes de Quito podían acudir a comprar en las ferias de Portobelo, más baratas que las de Cartagena, y acortar el viaje en el que empleaban un año, y si antes tenían que pasar a Lima para vender los paños, ahora podían ofrecer a los comerciantes

limeños —a la vuelta de las ferias de Portobelo— éstos y otros géneros de la tierra.

El camino que acabó construyendo Maldonado Sotomayor en 1741 había tenido una larga y lenta gestación. Una real cédula de 1621 ordenaba al presidente de la Audiencia de Quito continuar el camino que iba por tierra desde Quito a la villa de San Miguel de Ibarra y desde allí al río de Santiago, uno de los navegables de la provincia de Esmeraldas, que desembocaba en la mar del Sur, para llegar al puerto Limones navegando por él y desde allí continuar viaje a Panamá. La iniciativa había partido del marqués de Montesclaros y el camino comenzó a construirlo Pablo Durango Delgadillo. Al morir Durango continuó los trabajos Francisco Pérez de Menacho y en 1651 Juan Vincencio Justiniani, a quien se le concedía el monopolio de la explotación de la renta durante diez años. El camino no se terminó porque el virrey del Perú, conde de Salvatierra, canceló las capitulaciones y Justiniani abandona la obra con pérdida de las inversiones e incidentes con el virrey. Se desestima la vía por los bancos de arena que se encontraron en el río de Santiago.

El presidente de la Audiencia de Quito propuso a Justiniani que aceptara abrir el camino por el río Mira, hasta el puerto de Tumaco, llamado también de Gorgonilla, y de allí se proseguía el viaje hasta Panamá. El camino abierto a su costa tendría diez varas castellanas de ancho en las partes llanas y cinco en las laderas, subidas y bajadas, obligándose a mantenerlo transitable durante todo el año. Asimismo, se comprometía a construir una ermita y tambos o posadas cada tres o cuatro leguas con capacidad para 50 mulas. Como recompensa, la Audiencia concedía a Justiniani, en juro de heredad, el gobierno de la provincia de Esmeraldas, unido al título de gobernador y capitán general, y como segundo derecho, durante 30 años, el cobro de cuatro reales por carga de mula, en concepto de peaje.

Al fracasar también este proyecto de Justiniani y dos más de otros licitadores, la Audiencia encargó a Maldonado un nuevo intento por el pueblo de Nono, sustituyendo los trazados anteriores por Ibarra, que eran algo más largos. En 1741 se ponía en servicio el camino que por espacio de un siglo había sido abandonado. El camino desde Quito a la bahía de San Mateo y costa de Atacames se trazó según una carta geográfica de la Real Academia de Ciencias de París hecha en 1736 por un técnico francés. De acuerdo con esta carta, desde el puerto del río

a la ciudad de Quito había 31 leguas por elevación, pero las profundas quiebras de la cordillera impedían un camino en línea recta y se prolonga a 46 leguas por las subidas y curvaturas del camino por las faldas de la cordillera del Pichicha. El camino de 24 leguas por tierra y 22 por navegación fluvial atravesaba la línea equinocial, por eso se sentía frío en todas las épocas.

En premio a los servicios relativos a la apertura de la vía, el rey concedió a Maldonado el gobierno de Atacames y San Mateo de Esmeraldas, con una crecida renta y títulos honoríficos [3].

Por el camino que había antes sólo podía transitarse a pie y los misioneros necesitaban caminar «rompiendo breñas, pisando culebras y lodazales» y en parte cargados a hombros de indios, y los pueblos «más parecían tugurios de ermitaños o cavernas de fieras, que lugares habitados por racionales», según refiere la *Relación* de Maldonado. El camino nuevo salía de Quito a Cotocollao, Nono, Montserrate, Miraflores, Castilla Fuerte, Las Ventanillas, Río Esmeraldas, tambo San José, tambo de San Tadeo y tambo de la Virgen.

De haberse conservado el camino por Nono, de acuerdo con el éxito que le atribuía la Audiencia de Quito en 1740, es muy posible que 49 años después el virrey Caballero y Góngora no hubiera vuelto a plantear la necesidad de abrir un camino por el río de las Esmeraldas, que acortaría las comunicaciones con Panamá «que está atendida a las harinas y demás víveres de Chile, que llegan carísimos y muchas veces faltan totalmente». La gravedad de la situación creada por la falta de caminos desde Quito hacia la costa, para dar salida a la producción de Ibarra y Otavalo y suministrar alimentos a Palma Real, Tota, Cayapas, Tumaco, Barbacoas y Chocó, hacía que por la falta de víveres no prosperaran las minas. Las provincias más necesitadas de comunicaciones eran las del norte y las más próximas a la costa.

Las consecuencias de las sucesiones de la construcción del camino Quito-Esmeraldas resultaron muy perjudiciales para el futuro, ya que cuantas veces se proyectó reabrir el camino se suscitaban los pleitos por los que pretendían derecho a él. Una real cédula, además de sus-

[3] Maldonado Sotomayor, geógrafo y corresponsal de la Academia de Ciencias de París, es autor del *Mapa del reino de Quito*, elogiado por Humboldt como la obra más cabal de América.

pender los trabajos para la apertura del camino, mandaba guardar «perpetuo silencio» sobre el tema y así cerrar el proceso de reclamaciones que suscitaban viejas querellas contra la Administración de Quito [4].

En el siglo XVII se había proyectado otro camino por la villa de Ibarra para salir al mar, pero quedó en proyecto, ya que se abandonó nada más comenzar su construcción. Juan Antonio Mon, por mandato del virrey Ezpeleta, abrió el camino de Malbucho, que había sido abandonado en el siglo anterior. Fijadas las bases para su conservación, no fue posible mantenerlo abierto «por ser gravoso a la Real Hacienda» y porque la ferocidad de la vegetación invadió el trazado que por no haberse transitado apenas quedaba huella de él en 1796.

El estado de los caminos en el siglo XIX reflejaba la situación de negligencia de tres siglos, ya que no existió criterio unánime sobre la construcción y conservación de las comunicaciones, y los recursos anuales disponibles eran notoriamente insuficientes. Los caminos del litoral sólo se conservaban bien en la estación seca; en invierno y al pie de la cordillera hay que decir que los caminos no merecían este nombre. En las provincias con mayor densidad de población los pueblos estaban comunicados por caminos vecinales y de herradura. En la provincia de Esmeraldas no había más caminos que de herradura. Las comunicaciones de la región interandina se apoyaban en la carretera de Quito a Sibambe. Las siete rutas que conducían a la parte oriental eran más sendas de cabras que caminos vecinales. Eran éstas las de las provincias de Pichincha, Tunguragua, Chimborazo, Azuay, La Loja, camino de Imbabura a Pun y el de La Tacumba. Habían desaparecido los caminos de Quito y Otavalo a la bahía de Esmeraldas, ambos construidos en el siglo XVIII. Con el agitado período de luchas que siguió a la separación de la Gran Colombia se abandonó la construcción de nuevas carreteras y la terminación de las que se hallaban en obra. La comunicación que unía la provincia de Imbabura por Concepción era un camino.

[4] En el A.G.I. se conserva el plano del camino de Quito al río de Santiago, por la provincia de Esmeraldas, en la mar del Sur, acompañado de una memoria de 1785 cuando se proyecta retomar la construcción del camino, varias veces abandonado después de comenzadas las obras. A.G.I., Quito, 344. También en el mismo archivo, Santa Fe, 960, están los planos y la descripción de los caminos de Malbucho y Esmeraldas, de 1804.

Venezuela: de los caminos coloniales a las carreteras de la república

A la llegada de los españoles a Venezuela hallaron algunos caminos que facilitaban la comunicación de las costas al interior del país. A este tráfico hay que sumar los caminos que permitían el comercio entre los valles principales de las cordilleras de los Andes y de la costa.

Desde Caraballeda salía una vereda con muchas vueltas y rodeos hasta alcanzar Santiago de León –hoy Caracas–, pero antes de que se alcanzase este punto había que tramontar la cordillera del Ávila por los montes de Garipán hasta bajar al valle de San Francisco, donde en 1567 se fundó Caracas. En esta región los caminos atravesaban varios montes, por eso la *Relación de nuestra Señora de Caraballeda*, de 1560, explicita que «las leguas de esta gobernación, antes son grandes que pequeñas».

Del valle de San Francisco partían varias veredas en distintas direcciones. Las principales eran las que iban por el este y sureste a los valles de Tuy, Barcelona y Cumaná. El emplazamiento y el estado de las comunicaciones de Cumaná a Barcelona y valle de Tuy hasta Caracas, era en el siglo XVIII casi el mismo que en el siglo XVI; por esta razón decía Humboldt que estaban en el mismo estado «que antes del descubrimiento», con terrenos pantanosos y la voracidad de la vegetación sobre ellos. El correo de Caracas empleaba nueve días en recorrer ese camino. Otra vereda salía en dirección oeste y suroeste comunicando Caracas con los valles de Aragua y Valencia –antigua Laguna Tacarigua– después de atravesar la zona montañosa. Valencia distaba 25 leguas por camino bueno, aunque poblado de indios. La misma vereda continuaba por el oeste de las sabanas y se unía en Barquisimeto con otras, como la de Tocuyo, de trazado llano, de donde salía un ramal para Portillo y Carora, con 14 leguas de camino llano, pedregoso y de montaña. De Carora arrancaba otro camino para Trujillo; eran 20 leguas entre pedregales y montañas. Se caminaba con dificultad por ellas «a causa de ser malos caminos», como no se pone en duda en la *Descripción de la ciudad de Tocuyo*, de 1578.

El camino de Barquisimeto a la ciudad y puerto de Coro se mantuvo en una línea de crecimiento de tráfico constante. La longitud, a principios del siglo XVII, era de 60 leguas de travesía por caminos despoblados, con recuas de mulas que tenían a su cargo los indios para

trajinar los frutos de la tierra, y cuyas grandes dificultades, por la escabrosidad de los caminos, no existirían con la navegación del río Motatán. Desde Barquisimeto varias veredas se dirigían al sur, hasta los llanos de Cojedes, Portuguesa y Apure, que habitaban los indios betayes.

Las vías principales primitivas siguieron el curso de los valles, aprovechando las depresiones de las cordilleras para pasar de un valle a otro. Estas sendas fueron aprovechadas por los conquistadores y más tarde por los colonizadores y misioneros. Los caminos de arrías que durante los años de la colonia unían pueblos y mercados estaban trazados sobre los primitivos caminos indios. Las trochas indígenas se convirtieron en sendas y en caminos de herradura.

Durante la colonia se hicieron algunas vías de nueva traza, para conectar los puntos principales del país. Entre éstos podemos mencionar el camino de recuas que unía Caracas con el puerto de La Guaira, fundado en 1588. Las comunicaciones entre ambas ciudades mejoraron mucho con el camino que se terminó en 1604, en cuya realización trabajaron miles de esclavos durante cuatro años. A este camino le faltó nivelación, ya que se asemejaba a los pasos de las altas montañas. En cuatro o cinco horas se hacía el recorrido completo en mulas. En 1847 el gobernador Isturiz propuso algunas mejoras técnicas, como quitar la subida a «Las Trincheras» y algunos desniveles más. Los trabajos se suspendieron por los incidentes políticos de 1848.

El camino modificó insospechadamente el cuadro de relaciones económicas entre las dos ciudades. Todavía en 1926 se conservaban algunas partes del primitivo empedrado de 1604. Hubo otro camino de caballerías a La Guaira que no llegaba a las ocho leguas del anterior; pasaba por Catia, Topo, Guaracarumbo y Maiquetía.

En los primeros años de la conquista, los indios guerreros tenían cerrados los caminos en torno a la laguna de Maracaibo. Desde la ciudad de Pamplona —con grandes criaderos de mulas— hasta el puerto del Astillero había 22 leguas de un camino que adquirió relevancia por la arriería. Desde finales del siglo XVI, los arrieros de Pamplona —en Nueva Granada— transportaban harinas y azúcar hasta este puerto donde las embarcaban en canoas y balsas hasta Maracaibo, que estaba a 40 leguas de allí. Desde Maracaibo, por mar, salían para Cartagena y Santo Domingo.

Mérida mantenía las relaciones comerciales con Maracaibo por caminos que seguían varias direcciones. La ciudad de La Grita, distante

40 leguas de Mérida comercializaba el cobre por el puerto. A mediados del siglo XVII es cuando la comercialización comienza a progresar al articularse mercados de mayor amplitud. Desde La Grita hasta el puerto de Gibraltar, que distaba 30 leguas de malos caminos, se iba por una vereda que empezó a utilizarse desde que se suspendió la navegación del río Zulia por el riesgo de los indios. Había dos caminos más:

> Uno que va a Salazar de las Palmas, que son 20 leguas por tierra, río arriba, porque habiéndose de llevar a embarcar el dicho metal a Salazar de las Palmas, se alarga en 6 leguas el camino por tierra, y en 20 río abajo, el dicho paraje donde vendrá a salir el dicho camino que se hubiere de abrir. Y el otro camino empieza desde las dichas minas y valle de San Bartolomé, y va a parar al puerto de Gibraltar, en la laguna de Maracaibo, que será de unas 30 leguas, y abriéndose este camino nuevo, no solamente se evita un alto costo, sino lo mucho que hay que caminar para trajinar el metal de las dichas minas [5].

Aunque la real cédula que establecía el Consulado de Caracas recomendaba a la Junta estar siempre propicia a la construcción de buenos caminos, especialmente desde Caracas a La Guaira y desde la capital a los valles de Aragua y de Puerto Cabello a Valencia, se mantuvo el mismo camino de La Guaira a Caracas hasta la independencia. Pero, aunque de forma lenta, casi perezosa, la construcción de caminos prosiguió. En 1793 acordó el Consulado construir una carretera de unas siete leguas de Catia a La Guaira, pero fue sólo traficable para recuas. No obstante la notoria merma de los auxilios económicos se abría otro camino que salía de Macuto. La Junta consular tuvo empeño en transformar en camino para carretas las siete leguas de Catia a La Guaira. Después de hacer los primeros trabajos fue posteriormente abandonada la idea. Por mandato de la Real Hacienda se abrió una zanja en la Quebrada del Hoyo, para evitar el paso clandestino de mercancías.

La escasez de pastos y el insuficiente desarrollo de la cría mular causaron un efecto perturbador en la vida económica del valle de Aroa; faltaban mulas para sacar los frutos del campo a Puerto Cabello. Esta carencia se extendió a las canoas, hasta el punto de que los arrieros se veían obligados a improvisar balsas de troncos y pasar las recuas a

[5] D. Villanueva, *Relaciones geográficas*, *op. cit.*, pp. 294-295.

nado. Los caminos que iban de Coro y San Felipe a Puerto Cabello eran simples senderos, que en tiempo de lluvia se convertían en lodazales.

Las comunicaciones evolucionaron poco en los tres siglos de la colonia. Si exceptuamos pequeños trayectos, como el de Caracas a Petare, no encontramos cambios de signo positivo. La mayoría de los caminos no estaban expeditos para el tránsito de carruajes. En las postrimerías del siglo XVIII se mejoraron algunos firmes con tierra prensada.

Hay que señalar la falta de carros en Venezuela. Sólo en una etapa histórica posterior, durante la república, en 1845, aparecieron los primeros carros, que suponían una mejoría considerable en la conducción de las mercancías entre Caracas y La Guaira. Todo el tráfico se hacía a lomo de mulas o por vía fluvial. Ningún camino para carros llegó a hacerse antes, cuando hubiera sido muy fácil haberlos trazado entre Caracas y Valencia. Venezuela constituye un caso singular. A pesar del esfuerzo del general Guzmán Blanco, la estructura de los caminos de tierra sigue siendo básicamente para recuas.

También se utilizaron poco las rutas de agua —como la del Orinoco— todo lo contrario que en Nueva Granada. En el siglo XVIII tenía dos líneas navegables. La primera iba hacia Angostura y la segunda conducía a la parte más meridional de Colombia.

Cuando era el momento de poner las bases del futuro desarrollo con las construcciones de carreteras, las guerras civiles que se sucedieron después de 1824 consumieron el crédito y la atención de los gobernantes. No faltaron proyectos para construir caminos y carreteras, como los de Agostino Codazzi, oficial de artillería, oriundo de Lugo. Como geógrafo militar preparó el *Atlas y la Geografía de Venezuela*, editado en París en 1841, y proyectó la carretera entre Puerto Cabello y San Felipe y el camino de Mérida a Barinas en 1844-1845.

Para sustituir paulatinamente el transporte en recuas por el de los carros, tras las obras en la carretera de Caracas a La Guaira de 1837 —suspendidas en 1848— se puso una mayor atención en las obras de desmontes de otras vías importantes. El ingeniero A. Jahn en la *Memoria* para el Quinto Congreso Internacional del Camino, celebrado en Milán en 1929, alude a los trabajos que se estaban haciendo en torno a 1842 en las vías de Valencia a Puerto Cabello y al trazado de una carretera entre Caracas y Tuy, pero quedaron postergadas por las contiendas políticas. Con el general A. Guzmán Blanco (1870-1877) el país

conoció, en términos generales, una época de relativos avances en política de carreteras. Abrió las de Valencia a Nirgüa y a San Carlos, en los llanos de Cojedes.

Después de la inauguración del primer ferrocarril en 1877, con la fiebre de las construcciones ferroviarias, se abandonaron los caminos de tierra. Había carreteras transitables para carros, una de Valencia a San Carlos y otra muy mala de Cagua a Calaboza; las demás estaban en muy mal estado.

Ya en el siglo xx, con la dictadura del general J.V. Gómez se asiste a una fase de expansión que condujo a la formación de la primera red de carreteras. Aunque el decreto de 1910 mandaba que las carreteras principales se construyeran por el sistema de Mac Adam [6], en 1920 sólo se habían construido por «macadam» algunos trayectos de la «Carretera Central del Táchira», de la de Caracas a La Guaira, y 12 kilómetros de la de Caracas a Guatire, el resto eran de piso natural.

[6] J.L. Mac Adam, ingeniero escocés del siglo xviii tuvo a su cargo las carreteras de Escocia. Puso en práctica un sistema de firme de caminos que lleva su nombre: «macadam» o firme de piedra machacada y apisonada.

Capítulo VIII

ANTILLAS. CAMINOS Y FERROCARRILES

CUBA

Las comunicaciones en los siglos XVI y XVII

Al comenzar el siglo XVI se hallaban en curso de construcción varios caminos que había mandado hacer por toda la isla el gobernador Diego Velázquez, cuando se esperaba que las minas cubanas produjeran abundante oro. A tenor de estas expectativas la reina y su hijo Carlos V se dirigieron a los padres jerónimos en 1517 pidiendo informes sobre las noticias que les había dado Pánfilo de Narváez sobre los caminos que se estaban abriendo «por toda la isla de unas villas a otras, e desde las dichas villas a las minas principales». Debido a los entusiasmos mineros primitivos se abordó desde el primer momento con éxito relativo el problema sustancial de las comunicaciones. Ante la situación que produciría el descubrimiento de nuevos yacimientos mineros, se proponía la construcción de nuevos caminos y la pronta terminación de los que se hallaban en obra; mas como los recursos disponibles eran insuficientes, se pedía al rey que abriera a costa de la corona «los dichos caminos que fuesen necesarios en la dicha isla» [1].

Nuevas disposiciones de Carlos V atendían esta petición, mandando a Diego Velázquez que abriera cuantos accesos fueren necesarios,

[1] Cédula de 1517, *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*, 2.ª Serie, T.I, Madrid, 1885, pp. 73-74.

costeando una parte el rey y las otras los vecinos. De otro modo se activó la construcción de las vías de comunicación, porque entre los primeros colonizadores existía la convicción de que la riqueza de la isla estaba en las minas. Al fracasar aquella esperanza minera se privó a Cuba de caminos. Manuel de Rojas nos ha dejado algunas observaciones sobre esta falta. En 1534 comunicaba al rey que hubo de prestar ayuda a los vecinos para abrir los caminos «que estaban muy cerrados», y gracias a que corrió con la mitad de los gastos pudo asegurarse la comunicación por tierra a Puerto Príncipe (Camagüey) adonde se llevaban a vender las bestias para los que se disponían a trasladarse al Perú.

Cuando otro gobernador, Juanes Dávila, quiso recorrer personalmente la isla en visita de inspección ocurrió que después de sufrir una serie de contratiempos por las escabrosidades del terreno, tuvo que abandonar las rutas terrestres y continuar la visita por mar en canoas rudimentarias, con gran riesgo.

Lo que es preciso destacar en relación con la construcción de caminos en los primeros siglos de la colonia es el hecho de que tal construcción no se hizo. La falta de comunicaciones terrestres se refleja de varias maneras en algunos escritores del siglo XIX. El cubano José A. Saco decía en 1825 que en Cuba los caminos estaban por hacer, pues jamás se habían construido buenos caminos, pues todo el esfuerzo consistía «en abrir una senda por entre los bosques para comunicarse de un lugar a otro»; eran sendas tortuosas por necesidad de la orografía. En 1832 el jefe de obras de la Junta de Fomento de Agricultura confiaba en que la isla pudiera tener caminos, como los tenía «excelentes la estéril, la depauperada Jamaica» y ser algún día transitable.

La falta absoluta de las vías de comunicación y la paralización de las obras públicas se hace notar en los informes administrativos de todas las épocas, especialmente del siglo XIX. José Gutiérrez de la Concha, capitán general de Cuba, exponía en torno a 1850 que a excepción de algunas pequeñas calzadas en las proximidades de La Habana no había un solo camino en toda la isla, a no ser las primitivas trochas abiertas a través de los espesos bosques o los pasos que seguían los linderos irregulares de las haciendas, que eran intransitables en las épocas de lluvias, «y cuya existencia, aun en tan lamentable estado, sólo es debida a los trabajos que, sin orden ni concierto alguno, disponen los capitanes de partido y se practican por los vecinos y hacendados

que necesitan tener expeditas las comunicaciones en los puntos de explotación para dar salida a los productos agrícolas». De forma similar se expresaba Jacobo de la Pezuela en el *Diccionario geográfico*: «Pocos ramos de la propiedad pública tan descuidados en Cuba como el de las vías de comunicación interior durante los dos primeros siglos de la colonización». Félix de Erenchun en *Anales de la isla de Cuba*, 1855, se refiere también a este abandono y a la repercusión inmediata en la disminución del comercio interior. El historiador José G. Arboleya decía en 1852 que «sin el auxilio del vapor las comunicaciones de la Isla serían las peores del mundo».

Había muchas razones para insistir ante la corona en la necesidad de caminos. Numerosas fuentes locales o generales refieren que en el interior no existían itinerarios para poder comunicarse, pues todo el territorio estaba cubierto de bosques, sin caminos, y el tránsito debía realizarse por senderos y trochas. Para las comunicaciones con el exterior y poblaciones costeras la naturaleza ha proporcionado en este caso favorables condiciones a Cuba gracias a la buena articulación de sus puertos naturales. Los indios construyeron canoas de un solo tronco vaciado por el fuego, algunas con capacidad para 150 personas.

En los siglos XVI y XVII la isla de Cuba se caracterizó por una escasa actividad en la construcción de caminos y también por una actitud negativa en este sector, pues despertó la preocupación de que los caminos pudieran facilitar vías de penetración hacia el interior a corsarios y piratas. El efecto del miedo repercutió inmediatamente en las construcciones, ya que para evitar este peligro se optó por postergar la apertura de comunicaciones terrestres. La zozobra aumentó después de que los ingleses y franceses tomaran y saquearan Santiago de Cuba, Sancti Spiritus y Puerto Príncipe en los años sesenta del siglo XVII. De ahí el problema posterior ante la falta de rutas transitables. No existió avance apreciable de las comunicaciones en estos siglos, pese a que la actividad agraria se estancaba por falta de caminos. Se notaban sobremanera esas cautelas en La Habana de donde salían solamente veredas, convertidas en el siglo XVIII en caminos de tierra por donde entraban los productos del campo de siete leguas a la redonda, traídos en canastas por mulas y caballos. Según la *Guía de forasteros de 1821* entraron en los mercados de la capital 10.132 bestias cargadas con productos alimenticios. En el siglo XIX los caminos más importantes que salían de La Habana fueron el camino real de la Vuelta Abajo hacia el occi-

dente del que se desprendían los que se dirigían a Bejucal y San Antonio de los Baños y el camino real de la Vuelta Arriba, que recorría unos mil kilómetros por el centro de la isla hasta Baracoa.

Será preciso esperar a la época de la Real Sociedad Económica de Amigos del País para que advenga el período de inversiones y construcciones ferroviarias y de caminos; aunque para las comunicaciones de tierra se trate únicamente de tanteos esperanzadores. Las autoridades coloniales dejaron constancia reiterada en varios documentos del mal estado de los caminos que se convertían en lodazales intransitables cuando se entraba en los seis meses de fuertes lluvias y aguaceros, pero hasta muy avanzado el siglo XVIII no se fomentó de forma decidida la reparación y construcción de nuevos caminos. La coyuntura favorable vino con los campos cultivados de caña de azúcar y también de café y tabaco. Como efecto del crecimiento de estos cultivos agrícolas tropicales hubo una demanda de comunicaciones que debió atenderse por la fuerte protesta de los hacendados que denunciaban la falta de vías de acceso a los centros productores de distribución y consumo. Se incrementó el recurso a los impuestos sobre las mercancías, hecho algunas veces en condiciones muy onerosas para los arrieros, pero las lluvias torrenciales y el peso y volumen de los carros empleados en el transporte de azúcar en el largo recorrido hasta los centros almaceneros hacían imposible mantener el paralelismo entre incremento de tráfico y mantenimiento de la red caminera sin esta fuente de financiación.

La relación entre los caminos y los ingenios de azúcar permitió al historiador cubano Manuel Moreno Fraguinals decir que el ingenio crea y transforma los caminos.

> Es un fenómeno de la geografía de la comunicación —escribe— que el azúcar cubano recorre en cuatro etapas: sendero, camino de arría, camino carretero y camino de hierro... Primero fue el sendero abierto por los negros cimarrones que corrían delante de los ingenios... Luego venía el arría con su larga hilera de mulos. Y en ellas se transportaron los azúcares y mieles hasta finales del siglo XVIII... Este tipo de comunicación no sirve a la gran manufactura que exige el gran tráfico de pesadas cajas de diez arrobas y establece el tránsito de carretas... Por eso los primeros ingenios gigantes nacen por Guanajay y Río Blanco (hacia el oeste de la actual provincia Habana), al borde de los ríos, sacando sus azúcares hacia el mar y trayéndolos a La Habana en el ya amplio tráfico de cabotaje. La invasión de Güines por los gran-

des capitanes del azúcar plantea la urgente necesidad del camino carretero en buen estado. No es posible transportar miles de toneladas de azúcar y mieles sobre las viejas arrías, a través del sendero sinuoso marcado entre la rotunda vegetación campestre, invadido siempre por las yerbas nuevas, anegado en las lluvias, inquieto y móvil como los hombres que lo transitan.

La Real Sociedad Económica de Amigos del País y las comunicaciones

Fue en las postrimerías del siglo XVIII cuando se fundó la Real Sociedad Patriótica de La Habana, que tuvo singular importancia en la construcción de caminos. De este modo, a partir de 1795, las informaciones de la Sociedad nos proporcionan datos concretos sobre la situación de los caminos en la isla. En este año la Real Sociedad publicó los dos primeros proyectos o memorias sobre la mejora de los caminos: el de Nicolás Calvo titulado *Memoria sobre los medios que convendría adoptar para que tuviese La Habana los caminos necesarios* y el de Juan Tomás de Jáuregui: *Memoria sobre proporcionar arbitrios para la construcción de caminos en esta jurisdicción.* No cabe duda de que los datos manejados en esas memorias poseen un gran valor documental, tanto por el abundante número de acuerdos a que hacen referencia y a la periodicidad de los mismos, como por su comparación con otras publicaciones de la época que prestan atención especial a las comunicaciones, como el *Semanario de agricultura.*

En 1797 Juan Francisco Salazar, administrador-tesorero de Santiago de Cuba, llamaba la atención del gobierno de la isla sobre el tema candente de la apertura y construcción de los caminos. En el plan que aporta incluye datos sobre las distancias que entre sí tenían la mayor parte de los pueblos entre La Habana y Baracoa, así como la separación entre ellos si se abrieran caminos en línea recta. Expone también la diferencia en leguas entre los caminos viejos y los nuevos que él propone para acortar distancias. A la vista de los cálculos de la época, se aprecia que de la capital a Baracoa había en torno a las 315 leguas por el camino viejo y 169 según el proyecto de nuevo trazado en línea recta. Eran 315 leguas de camino «penoso y casi insoportable» hasta Baracoa, y ese largo camino quedaba reducido a la mitad según el nuevo trazado. «Nuevos estudios», dice, «contribuirían a desvanecer la idea

espantosa que nos aterra figurándonos que la construcción de caminos de esta isla de Cuba es un gigante contra quienes no tenemos fuerzas para luchar».

Somos conscientes de que debido al carácter de los datos de aquella época, algunos inciertos por estar basados en conjeturas, es inevitable hallar algunas discrepancias entre testimonios de fuentes diferentes, especialmente entre informaciones a nivel local. Esta falta de coherencia documental se debe también a la falta de medios técnicos en la recogida de la información. Es sabido que a finales del siglo XVIII se habían publicado varios informes sobre el estado de los caminos. Sobre esta base informativa Saco realizó un valioso estudio sobre los caminos de la isla de Cuba en 1829, que sirve para conocer el estado lamentable de las comunicaciones en aquellos momentos. La primera dificultad para el trazado nuevo de los caminos estaba en la actitud inflexible de los propietarios que impedían el paso por sus haciendas. Algunos miembros de la Real Sociedad Patriótica de La Habana recomendaron las comunicaciones terrestres inglesas como modelo a imitar. Saco, el gran protagonista de los admiradores de los caminos ingleses, de 60 pies de ancho en las inmediaciones a las grandes ciudades, propone para Cuba caminos de al menos nueve varas castellanas de ancho, que permitirían el paso simultáneo de carros y viajeros a caballo y a pie.

La política de comunicaciones no produjo ningún efecto apreciable general hasta mediados del siglo XIX. La respuesta a las peticiones reiteradas de los vecinos se demoró, aunque en el siglo XVIII los capitanes generales publicaron varias disposiciones sobre atención a las obras públicas y éste fue el único resultado positivo de aquel momento. Pese a los esfuerzos de los hacendados azucareros y autoridades coloniales para mantener transitables los caminos, éstos no estaban preparados para soportar el peso de las carretas en épocas de lluvias. En una instrucción de 1786, en la que parecen revivir los criterios sostenidos en los tiempos del gobernador Diego Velázquez, el capitán general José de Ezpeleta disponía que los vecinos abrieran los caminos cuando se cerrasen por las lluvias, para que el tráfico comercial no cesara; éstos habían de estar siempre transitables.

Las circulares sobre la reparación de las vías de paso llenan todo este período, alternando las medidas de carácter general con otras locales, como las que imponían a los capitanes de partido vigilar perso-

nalmente el estado de las comunicaciones, y distribuir el trabajo entre los vecinos de cada lugar, para que por sí mismos o por otros que pongan por su cuenta acudan cuando les toque. Estas disposiciones marcaban una línea de actuación que había de confirmarse más tarde con ordenanzas más rigurosas. No se puede desconocer el dato de las protestas de los vecinos frente a estos ordenamientos que les imponían frecuentes trabajos. La instrucción de Ezpeleta, al plantearse la cuestión de las ausencias al trabajo, mandaba dar parte a la superioridad «por lo que hace a los individuos de distinción, y remitir presos a los que no lo fueran».

La dependencia, cada vez más fuerte, de los hacendados para la financiación de las comunicaciones, retrasó mucho la construcción de nuevas vías terrestres. Según una de las disposiciones, los hacendados pagaban anualmente un arbitrio de dos reales por legua «de cada negro de ambos sexos destinado a la agricultura, conforme a las distancias, que sus haciendas se hallen de la ciudad, villa o lugar adonde lleve los frutos para su venta». Después, en 1795 se propuso como nuevo que «los hacendados pagasen por tres cuatrienios un nuevo diezmo». Se establecieron portazgos en proporción al uso que se hiciera de los caminos: cobro por cada carreta. Este portazgo tenía como mal precedente el pueblo de Inglaterra que «derribó las puertas del camino» que iba de Londres a Escocia «cuando empezó por primera vez este derecho» [2].

Se construyeron nuevos caminos y se repararon otros gracias a pequeñas aportaciones de los hacendados y a los recursos del ahorro propio, procedente, en gran parte, del establecimiento de portazgos cuya aplicación a las comunicaciones venía pidiéndose desde principios del siglo XVIII. Estos medios de financiación, siempre insuficientes, se canalizaron fundamentalmente a través del Consulado desde 1794.

El Consulado y la construcción de los caminos

En el período comprendido entre 1794 y 1850 se llevan a cabo las primeras experimentaciones serias sobre la construcción y mejora de

[2] J.A. Saco, *Memoria sobre caminos de la isla de Cuba*, La Habana, 1830, p. 73. La *Memoria* está escrita en Nueva York en 1829. Incluye como apéndice llamativo las Leyes itinerarias del Estado de Nueva York.

los caminos, a pesar de las dificultades que ofrecía el trazado de los caminos por la falta de un mapa topográfico, como echaba de menos Salvador Muros en 1800. La clase política cubana y la sociedad adquieren conciencia de la importancia de los caminos para la economía azucarera del futuro. En estos años se publicaron varias disposiciones técnicas sobre construcción de caminos y cobraron cada vez mayor importancia las instrucciones oficiales sobre política caminera.

La Instrucción de Muros de 4 de febrero de 1800, además de llenar el vacío de una regulación legal adecuada y proclamar la apertura de caminos como «proyecto útil y beneficioso», establecía importantes medidas sobre las comunicaciones terrestres. La construcción y conservación de los caminos anteriores a 1800 se habían hecho a cargo de los vecinos de las poblaciones y con la asistencia escasa de las autoridades de la isla. Desde 1794 se mandaba al Consulado atender sistemáticamente a la construcción y reparación de las comunicaciones. Carecemos hasta ahora de estadísticas adecuadas para conocer los promedios anuales de kilómetros construidos. Las críticas de los contemporáneos Rafael Quesada y Gutiérrez de la Concha nos recuerdan que no se llegó a tomar decisivamente en consideración las obligaciones contenidas en la Real Cédula de 4 de abril de 1794.

Muros en su importante ordenamiento —que se pone en marcha muy lentamente— encarga

> a todos los magistrados que apliquen la más particular atención a examinar y meditar sobre las mejoras que puedan hacerse en los caminos reales y transversales, dirigiéndolos por terrenos sólidos y enderezándolos en los giros y tortuosidades que alargan su distancia, y cualquier observación que hicieren los ciudadanos celosos para su mejoramiento, será recibida y considerada como un mérito contraído con el Estado.

Para potenciar la conservación de los caminos manda formar «en cada partido una junta compuesta del capitán y cuatro hombres buenos», para que atiendan con esmero la conservación y vigilancia de las rutas, así como la construcción de vías transversales a las mismas. Es interesante subrayar que Muros al plantear el problema de las comunicaciones presta gran atención a las juntas de partido. Muy principalmente las juntas cuidarían «de que en las haciendas y corrales que se

demolieren» se haga la demarcación de los caminos reales, transversales y serventías, «así para la comunicación con la capital y demás poblaciones, como para el uso de las aguadas, con la anchura de 16 varas los primeros, 12 los segundos y 8 los terceros, a no ser que atraviesen por bosques, en cuyo caso debieran tener la de 10, 15 y 20 respectivamente». Se atendió a la señalización de los caminos mediante pirámides y pilares con letreros en las divisiones y cruces.

Las necesidades del tráfico demandaban afrontar la construcción de los caminos por las haciendas privadas, a lo que se venían oponiendo los propietarios con notable quebranto para la utilidad pública. En tal empeño adquirió justo renombre Muros, que otorgó preferencia a los caminos que se abrirían por las tierras privadas «siempre que no hubiese proporción de echarlos fuera de su área sin notable rodeo, atendiendo con preferencia a la consideración pública con el menor perjuicio posible de los particulares». El mantenimiento de las serventías corría a cargo de los que usasen de ellas y, llegando a diez el número de vecinos usuarios, se considerarían caminos públicos transversales y su conservación pasaba a depender de todos los vecinos del partido. Entre las prohibiciones debe ser citada la que no permitía arrastrar madera por los caminos «en que podían andar ruedas y serían éstas de llanta o camón ancho, de seis pulgadas y con clavos embutidos».

Debido a las condiciones climáticas y a la falta de medios, no era conveniente acometer obras que o no se podían acabar o no se podían sostener. Aquí incide la tesis de Rafael Quesada, jefe de obras de la Junta de Fomento de Agricultura en 1831. Las condiciones de la isla obligaban a no hacer caminos sin pensar antes en los medios para mantenerlos, sin dar lugar a que se deteriorasen. «¿Qué ha quedado de los varios (caminos) que la comisión (consular) ha visto que se hicieron en las diputaciones de los Señores Ibarra, Lemaur, Rodrigo y otros?» Y añade el informe de la comisión que examinó de cerca cómo se producían las inversiones: «Las furnias y los atolladeros que ocupan los tramos en que estuvieron, no dejan ni aun sospecha de que hubiesen existido. Mientras permanezca esta incuria de no pensar más que en el día, nunca habrá por donde transitar, ni tesoros bastantes para sepultarlos en los campos» [3]. Recuerda que desde que se encargó de las

[3] «Informe» de la comisión consular de la que fue miembro R. Quesada, 15 de octubre de 1831; tomado de la obra de Quesada, *Informe expresivo*, La Habana, 1832, pp. 4-5.

obras no había hecho ninguna otra inversión fuera de «componer y mantener» los tres grandes ramales que desde los puentes Jesús del Monte y Luyano conducían a La Habana, pues, «estaban intransitables», y apenas le fue posible «extenderse más allá».

Hasta mediados del siglo XIX no se reactivan las obras en los caminos ni se traza el marco legislativo completo de las construcciones. Hasta entonces se ponían en marcha los trabajos sin normas fijas, sin precisar hasta dónde había de llegar el camino y sin pensar en los costes previsibles de mantenimiento, «pero apenas se habían trabajado una o dos leguas en aquella dirección, cuando los clamores de otros vecinos, que tenían sus fincas incomunicadas con la ciudad, como les sucede a todos, hacían suspender aquella obra y empezar otras, que se consideraban entonces más urgentes», como menciona Quesada.

Los proyectos del Consulado se caracterizaron por no responder a un estudio planificado; por un afán desmedido de proyectar caminos sin orientación definitiva ni examinar su importancia y por ser posteriormente abandonados de forma caprichosa o por falta de recursos. En junta de 28 de abril de 1796 proyectó el Consulado hacer 80 leguas lineales de caminos de siete varas castellanas de ancho, que saliendo de La Habana llegasen a Guanajay, Batabanó, Güines y Matanzas, con algunos ramales complementarios. Pero al tener que enfrentarse a la dirección técnica se pedía que Agustín Betancourt se trasladase desde España para dirigir los trabajos. La realidad consistía en que los caminos próximos a La Habana eran simples senderos en los que aparecían «las rocas desnudas con todas sus asperezas», aunque el uso acabó por convertirlos en caminos, según cuenta Robert F. Jameson en *Cartas desde La Habana*. La mayoría de los caminos que se dirigían al interior del país eran transitables únicamente a lomo de caballería.

La falta de atención y de medios hizo añicos aquel plan del Consulado, convertido en fracaso ante el hecho de que no pudieron «mantenerse siquiera dos leguas de calzada en ninguna de las direcciones propuestas», según refiere Quesada. Al cabo de 36 años, después de haber gastado 3.115.614 pesos en realizaciones utópicas, se «halló la Corporación en el mismo punto de donde partió, es decir, el de no tener ningún camino», de acuerdo, una vez más, con el tes-

timonio de R. Quesada, pese a que le estaba confiada la construcción de buenos caminos para facilitar la circulación interior. Según la contaduría consular, en los 20 años comprendidos desde el 1 de enero de 1812 hasta el 31 de diciembre de 1831 se habían empleado 588.000 pesos en pagar 294 jornaleros negros empleados en la apertura de caminos.

A la crítica de Quesada se une la del general Gutiérrez de la Concha. Era consecuencia directa de la difícil adaptación de un organismo dotado de facultades extraordinarias, que sin reglamentación ni instrucciones asumía tareas de órgano ejecutivo apoyado en la real cédula de 1794; apenas hubo cuestión que no fuese sometida a su dictamen pese al caos en que se hallaba. Los frecuentes litigios entre el capitán general y la Junta por cuestiones de competencia habían de prolongarse hasta que Gutiérrez de la Concha recortó sus poderes. «En cuanto a mí» escribe el sobredicho general, «puedo decir que nunca he sentido más rebajada mi autoridad como Gobernador Capitán General de la Isla, que cuando presidía la Real Junta de Fomento... Una vez, con todo, creí yo deber hacer uso de ellos y se consideró poco menos que como un golpe de Estado» [4].

Para afrontar los gastos la Junta disponía hasta 1815 de 1/4% sobre el valor de las importaciones y exportaciones hechas en los puertos de la isla. Ante las dificultades económicas, se aumentaron las recaudaciones por concepto de avería, y fueron creciendo hasta tal extremo los fondos que la recaudación había ascendido desde 1824 a 1835 a 1.557.681 pesos, y desde 1835 a 1850 alcanzó la enorme suma de 8.102.593 pesos, es decir, 506.412 pesos anuales. La Junta llegó a disponer de grandes sumas con absoluta libertad en el empleo de los fondos. Así, pues, con estos fondos, a los que se añadían los 10.000.000

[4] El teniente general José Gutiérrez de la Concha fue en tres ocasiones gobernador y capitán general de la isla de Cuba; dos veces en la década de 1850-1860 y después en 1874. El historiador cubano Quintín Suzarte le ha considerado hombre inteligente, laborioso y el «más fríamente enérgico que ha mandado la Isla».

Desde 1832 se separaron las funciones del Consulado: el Tribunal Mercantil se mantuvo en su aspecto de tribunal de justicia y se encargó la Junta del gobierno económico de las funciones de fomento bajo el nombre de Real Junta de Fomento, Agricultura y Comercio, conforme a la cédula de 1794. Las cuestiones de Cuba eran tan ignoradas en la península que en 1838 se pidió a la Junta una copia de la cédula real de su creación.

de reales de vellón anuales que la corona destinaba para las obras públicas, se podía esperar la construcción de los caminos que venían pidiéndose desde hacía varios años. La Junta invirtió inmensas sumas en algunas leguas de carreteras en los contornos de La Habana —zona de grandes hacendados propietarios de ingenios de azúcar— tan innecesarias para el general Gutiérrez de la Concha como las inversiones en la carretera de la capital a Bejucal, donde un camino vecinal hubiese bastado para completar las tres leguas y media que faltaban para que el primitivo camino llegase a La Habana, puesto que podían servirse del ferrocarril que iba casi paralelo al camino.

La mayoría de las obras de la Junta se hicieron en las inmediaciones de La Habana y el resto de la isla estuvo completamente olvidada. En la parte oriental había sólo caminos primitivos, intransitables, que tenían incomunicada a la mayor parte de la isla en tiempos de aguas, que obligaban «a detenerse los correos, y que un día podían interceptar la marcha de las tropas». Los viajeros empleaban 16 días en recorrer el camino entre Puerto Príncipe y la capital y apenas se habían comenzado las obras de reparación del camino central urgido por el gobierno de la metrópoli.

El cambio acelerado en los métodos de construcción de los caminos iniciado por Quesada ya en 1817, siendo gobernador de la ciudad de Trinidad, alcanzó sólo a un número limitado de calzadas agrupadas en torno a la capital. Esta laudable iniciativa tuvo de inmediato continuadores. El ingeniero Quesada a la hora de trazar los caminos había optado por imitar las técnicas de Jamaica, que tenía tan buenos caminos como los de Inglaterra, fijándose el precio de una legua marítima de siete varas de ancho en 15.840 pesos. En las inmediaciones de las ciudades aconsejó construir calzadas, siguiendo los estudios de Mac Adam sobre los criterios técnicos que prevalecieron en las calzadas romanas. Por el sistema de Mac Adam se pavimentaron las calles de la capital entre 1834-1838. Hasta entonces las calles estrechas con surcos «hechos en la tierra por las ruedas y los caballos, llenos siempre de basura», se convertían con las lluvias en auténticas charcas, malolientes en medio de una «atmósfera estancada de vapores fétidos», como cuenta R.F. Jameson y describe Alejo Carpentier en su novela *El siglo de las luces*.

Para conseguir fondos y arreglar la escasez de vías de comunicación se acudió a establecer peajes y portazgos en algunos caminos, pro-

porcionales al servicio que el público recibía. Esta recaudación no era nueva. Todo el período anterior que arranca de la creación del Consulado se caracteriza por la consistencia a favor de los peajes. En el arroyo Jíbaro se pagó peaje en 1796 y en 16 días se recaudaron 3.407 pesos. En 1791 se pagó otro derecho de tránsito sobre el río de la Chorrera, que desde el 30 de junio hasta el 30 de noviembre del mismo año se habían recaudado 2.624 pesos, importe del coste del puente provisional, levantado mientras se hacían los de Manzano y Grandes. Una vez que la recaudación cubría las inversiones realizadas se suspendía el peaje. La inversión de 4.606 pesos en la reparación de los caminos de Mari-Melena y Regla a Guanabacoa se recaudó en 19 meses con los derechos de tránsito: entre octubre de 1798 y mayo de 1800. En 1818 se creó un impuesto nuevo para atender la construcción y reparación de los caminos. El Consulado fue el encargado de administrar los 160.832 pesos recaudados entre 1818 y 1828.

Paralelamente a los progresos viales se abarataron los fletes y permitieron vender a precios regulares las mieles y aguardientes de las haciendas lejanas, que en 1832 tenían que arrojarse porque el porte valía tanto como su venta en los centros urbanos y entonces no estaba desarrollado el régimen de subvenciones y auxilios.

Los caminos de la isla al mediar el siglo XIX

El capitán general J. Gutiérrez de la Concha apeló desde el primer momento a la remoción de ideas en la Junta de Fomento, para poder atender con éxito la apertura de caminos en las poblaciones de la isla hasta entonces abandonadas. Posesionado de su cargo el 13 de noviembre de 1850 llegó a la conclusión de que era indispensable dotar a Cuba de comunicaciones interiores. Encargó a Esteban Pichardo el estudio y descripción de los itinerarios de la isla, además de algunos dictámenes a otros técnicos, que giraron principalmente en torno a nuevas comunicaciones y al alto costo de las mismas, debido a la dispersión de los campos. Por su parte Pichardo afirma que Cuba está bien provista de accesos internos, la mayoría caminos naturales, tortuosos e intransitables en la estación de lluvias, época en que el azúcar se transportaba desde los ingenios en carretas tiradas por bueyes o mulas y cargadas con cajas entre diez y 16 arrobas. Faltaban casi por comple-

to las carreteras o caminos «artificiales». A la hora de establecer los cultivos de azúcar y café se optó por situar las explotaciones sobre las costas y puertos, por la falta de buenas comunicaciones interiores. Con la Junta de Fomento como única responsable de las inversiones en obras públicas, los caminos y carreteras progresaron muy lentamente, aparte de que desde 1837 el ferrocarril repercutió inmediatamente en la construcción de las carreteras, quedando casi paralizadas y se abandonó la conservación de los caminos tradicionales de tierra.

La carencia de reglamentación precisa sobre la construcción y conservación de los caminos aseguraba la anarquía y el abandono. Desde el establecimiento del Consulado se promovieron desde este organismo y desde el gobierno de la isla la publicación de instrucciones, alguna tan importante como la de S.J. Muros de 1800. Establecieron reglas y criterios para la apertura de caminos, aunque resultan imprecisos y la mayoría sólo de alcance local. Una real orden de 1818 instituía una capitación de esclavos para financiar la construcción de los caminos. La Junta de Fomento solía emplear en los trabajos a los negros cimarrones y cuando había falta de mano de obra la propia Junta o el gobierno alquilaban los negros a los particulares por nueve pesos al mes.

A partir de 1850 aumentaron las instrucciones y medidas legislativas sobre las comunicaciones. Desde esa fecha existe una línea de continuidad hasta 1868 y se llegan a fijar algunos distintivos de las nuevas construcciones, como es el caso de los caminos vecinales y calzadas. Pero la lentitud del procedimiento hizo que el número efectivo de vías construidas fuera bastante reducido, teniendo en cuenta las necesidades. En 1854 sólo había construidas algo más de 25 leguas de carreteras o caminos con firme «artificial». En 1865, incluyendo los tramos en diversos puntos de la isla, apenas se llegó a las 50 leguas cubanas: unos 212 kilómetros. El tramo más largo y continuo fueron las 22 leguas en el oeste sobre Sandelaria. La técnica de construcción de las carreteras consistió en el empedrado que introdujo Quesada. El propio Quesada describe la sorpresa que produjo entre los elementos tradicionales el trabajo minucioso de romper las piedras con martillos. En torno a los canteros improvisados se produjo un curioso desfile de personajes:

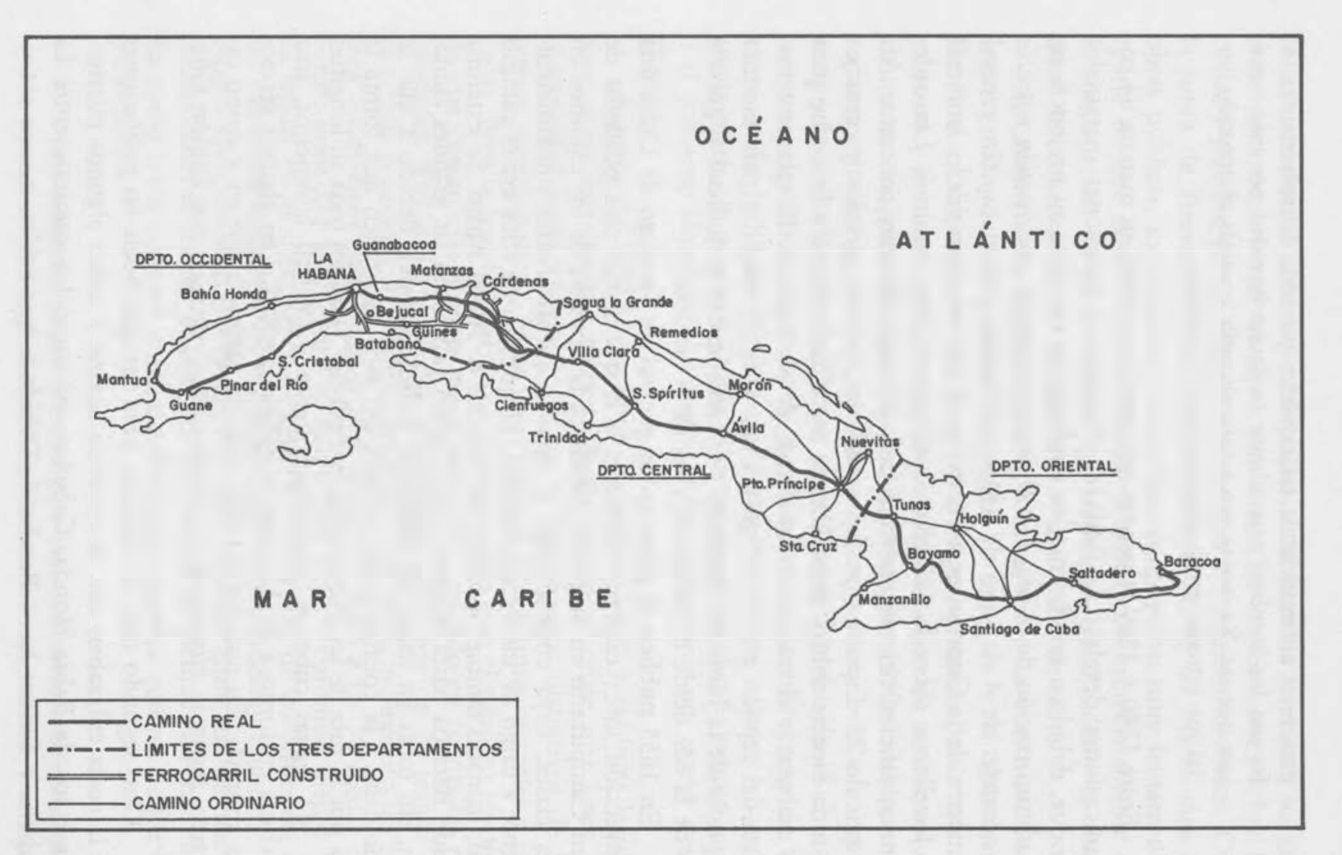
> Para unos eran juegos de niños, para otros una invención ridícula para disipar el dinero; hubo un bien intencionado que anduvo tres leguas

para venir a denunciarme ese capricho que creía del sobrestante. Tales son los hombres para admitir cualquier novedad por más ventajosa que sea. Ya que se van acostumbrando y quizás aficionando, podrá irse introduciendo con más rigor el método.

Entre 1840 y 1868 la mayor intervención estatal en materia de comunicaciones desplazó la Junta de Fomento a posiciones marginales aunque, debido a una normativa confusa, no modifica su presencia en la administración de la isla. *Las Ordenanzas para la conservación y policía de carreteras* de 4 de julio de 1856, publicadas por el capitán general Gutiérrez de la Concha, es un texto en el que se dejan ver los criterios de Jovellanos sobre la función económica de los caminos. Las ordenanzas, suficientemente explícitas, recogen aspectos muy concretos. Así el artículo 25 dispone que «las caballerías, recuas, ganados y carruajes de toda especie debían dejar libre la mitad del camino a lo ancho para no embarazar el tránsito a los demás de su especie». El talante reformista del capitán general acometió una serie de medidas para mermar el poder de la Junta de Fomento por considerarla perjudicial al gobierno de la isla desde el punto de vista de la eficacia.

En 1855 publicó el gobernador general de Santiago de Cuba una instrucción sobre caminos terrestres, a la que siguió otra posterior de Juan Campuzano en la que se establece la división de los caminos en tres clases, cuya construcción y mantenimiento corría fundamentalmente a cargo de los ayuntamientos. El primero de ellos era el camino real, llamado también central, del interior o Vuelta Abajo. Se extendía desde Baracoa hasta Mantua, articulando casi todas las grandes ciudades, sin tocar en todas las cabeceras jurisdiccionales, debido a que se amoldaba a la configuración natural del arco geográfico que forma la isla por la ruta de las poblaciones primitivas. Tenía en toda su longitud de 342 leguas cubanas, aproximadamente 1.450.080 kilómetros, una anchura en torno a las 12 varas castellanas, excepto en algunas secciones abruptas. En realidad era más una vía ganadera que un camino carretero, según la *Historia de la nación cubana*, dirigida por Ramón Guerra.

Otro segundo tipo de caminos eran los que desde las poblaciones de la costa enlazaban con la carretera central y unían algunos puertos, como los de Bahía Honda, Cabañas, así como los caminos entre La Habana y Güines hasta Batabanó. Debido a que tenían menor activi-



Isla de Cuba. 1850.

dad que el camino real eran tenidos por inferiores, aunque eran de igual cualidad técnica. En este grupo se incluyen también algunos de los llamados jurisdiccionales y los «transversales» que comunicaban las costas del norte y sur o el interior con los puertos. Caminos representativos de esta clase eran Matanzas-Cienfuegos, Villa Clara-Cienfuegos, Remedios-Trinidad, Morón-Sancti Spiritus y Nuevitas-Puerto Príncipe entre otros.

Finalmente estaban los caminos vecinales de primer y segundo orden, clasificación que se hacía atendiendo al tránsito, activo o de poca actividad.

Al finalizar 1865 había en Cuba 659 caminos; de ellos 637 vecinales. El número total de leguas abiertas al tránsito alcanzaba 4.893 $^{1}/_{2}$, distribuidas de esta manera: 342 leguas de camino real, 41 $^{2}/_{5}$ de las cabeceras oriental y occidental, 258 $^{3}/_{10}$ de los 27 sustitutos del camino real y 4.251 $^{4}/_{5}$ de los 637 caminos vecinales. La distribución de la anchura de los caminos por áreas regionales y provinciales era muy desigual. Siguiendo el estudio pormenorizado que ha hecho E. Pichardo diremos que oscilaba entre tres y 12 varas, según las variedades y contrastes que presentara el terreno.

En los extremos montañosos de las partes oriental y occidental los caminos eran muy malos. Hay que anotar que en este número de caminos apenas había 50 leguas de carretera «artificial», sumando todas las carreteras y calzadas de los distintos puntos de la isla [5].

En las disposiciones de gobierno sobre las comunicaciones, aparte de que los vicios viales de una época quedan notablemente ilustrados, se advierte el empeño con que algunos gobernantes sostuvieron sus proyectos para la modernización de las carreteras. Se tomaron las medidas para que los ayuntamientos ordenaran los repartimientos del trabajo vecinal y obligasen a las prestaciones personales en dinero o en trabajo de nueve horas diarias a las personas comprendidas entre los 18 y 60 años. Para mantener los caminos abiertos en las épocas de lluvia, una instrucción de 1855 disponía que en los lugares donde el camino estuviere atravesado por ríos «deberían mantener los capitanes de partido respectivos alguna lancha o canoa amarrada en un punto se-

[5] Una buena descripción de los caminos puede verse en la obra de E. Pichardo, *Caminos de la isla de Cuba. Itinerarios*, 3 vols., La Habana, 1865.

guro... para que pudiera servir para dar paso a los peatones y gente de a pie como a la correspondencia del Gobierno».

Algunas ordenanzas se sumieron en la nebulosa de los años de incuria y abandono, pero otras emergieron gracias al empeño de sustituir los viejos caminos por otros reconstruidos. Así advertimos una ratificación casi exacta a ciertos puntos de vista de Muros sobre las comunicaciones en las ordenanzas municipales de Santiago de Cuba de 1861.

Junto a todos los aspectos positivos de los años centrales del siglo XIX, el general Gutiérrez de la Concha tiene, no cabe ignorarlo, una significación decisiva en la evolución de las comunicaciones. Su obra halló continuadores, de ahí que el progreso realizado por Cuba en materia de caminos al mediar la centuria constituya uno de los hechos más importantes, según la *Historia* que dirigió R. Guerra. A pesar de algunos casos notables aislados, la reconstrucción del país después de la guerra de 1868 paralizó, hasta el siglo XX, el impulso iniciado en 1850.

El tráfico costero

Cuba tenía gran número de puertos naturales que podían utilizarse como fondeaderos sin necesidad de grandes inversiones. La falta de comunicaciones interiores, y la concentración de los campos de producción próximos a la costa, dio gran impulso al tráfico costero o de cabotaje, que de alguna manera complementaba las comunicaciones terrestres.

Cuba fue siempre una zona bien comunicada dentro de las colonias, especialmente La Habana, punto básico en las comunicaciones marítimas. Las ventajas de la posición geográfica se reactivaron después de la liberalización del sistema comercial protegido. La primera crisis importante con falta de barcos de transporte se produjo en 1795, después de la Paz de Basilea; España se alió con Francia, pero entonces las fuerzas navales inglesas pusieron cerco a la isla y las costas estuvieron bloqueadas, como sucedió en 1797. En algunos momentos fue preciso pagar una contribución al almirante inglés, apostado en las Bahamas, por los permisos para navegar en el golfo de México. Cuando debido al embargo de 1807, decretado por los Estados Unidos, salen

de Cuba los barcos americanos se perdió la mayor parte del tonelaje de que disponía para exportar sus productos. Los barcos nacionales o cubanos no llegaban a la mitad de los extranjeros, ni aumentaban en la proporción que aumentaban los extranjeros.

Debido al cultivo sobre la costa, la navegación de cabotaje aumentó mucho en los primeros años del siglo XIX. A partir de la segunda década las comunicaciones de cabotaje fueron atendidas por las autoridades, haciendo obras de protección en los puertos, así como señalización mediante faros costeros y luces en las embocaduras de los puertos. Posteriormente el gobierno de Bravo Murillo estimuló la navegación costera mediante la ley de Puertos.

El primer servicio de navíos de vapor entre los puertos de La Habana y Matanzas se estableció en 1819, pero no tuvo la aceptación que se esperaba. Salía los miércoles de La Habana y los domingos de Matanzas. En 1841 había servicio de vapores entre Cárdenas y Matanzas. Por la zona occidental estaban establecidos varios viajes regulares. También estaban comunicados por mar en el departamento central Sagua la Grande y Remedios. Por la costa sur había algunas comunicaciones costeras entre Santiago de Cuba y Batabanó, con escalas en Cienfuegos y en Trinidad-Casilda. Cuando en torno a 1857 se forman las grandes compañías de navegación cubanas, como la Compañía General Cubana y la Compañía de Herrera, el servicio se centraliza en los puertos terminales de La Habana, Matanzas y Santiago de Cuba, pero tenían comunicación marítima casi todos los puertos de la isla. La construcción del ferrocarril central hundió la navegación de cabotaje que en 1898 estaba muy limitada.

La navegación fluvial constaba de dos vías: una por el río Damují y la otra por el Agabama. El río Damují comunicaba a varios ingenios de la región de Cienfuegos, como Dos Hermanas, Reglita, San Antonio, San Ignacio y San Nicolás. Por el río Agabama se transportaba el azúcar de los ingenios que estaban situados en la parte de Trinidad.

Comunicaciones terrestres en la isla de Puerto Rico

El emplazamiento geográfico de Puerto Rico y la distribución de la población en los siglos XVI al XIX nos transmiten la imagen de una isla que guarda cierto paralelismo con Cuba, hasta por la cordillera

central irregular de colinas, tendida de este a oeste, que es similar a la de Cuba, con una población principal situada en la costa norte, San Juan, a la que sigue Ponce, en la costa sur.

Una real cédula de 1542 autorizaba que los negros, bueyes y herramientas con los que se construían la fortaleza se utilizasen en mejorar caminos y calzadas. Al agotarse pronto las minas de metales, se abandonaron los esfuerzos hasta entonces realizados en construir vías de comunicación. El objeto de los caminos era el transporte de los metales preciosos, pero como la euforia del oro muere pronto la isla no se benefició del proceso constructivo iniciado en torno a los centros mineros. Igual que acontece en Cuba, la administración de la isla realizó muy limitadas inversiones en las comunicaciones. La deficiencia de itinerarios fue suplida, en parte, por las reformas que en el siglo XVIII acompañaron al empeño de reorganización de América, promovido por Carlos III. Éstas y otras medidas reformistas modificaron poco la antigua deficiencia vial de la isla.

Fue pasada la mitad de la centuria decimonónica cuando surgen interesantes proyectos, patrocinados por la metrópoli y las fuerzas económicas locales, para el transporte de azúcar. La caña, que fue introducida en Puerto Rico en 1514, se explotó en trapiches y en el siglo XIX había 257 ingenios azucareros y 211 trapiches de bueyes. En 1870 producía azúcar por valor de 6.000.000 de pesos. Comenzaron a construirse carreteras y caminos vecinales de acuerdo con un programa que convertiría la isla en territorio bien comunicado.

La más importante vía fue la carretera central, de 134 kilómetros, cuya construcción íntegra estaba acabada en 1898. Partía de San Juan y terminaba en la playa de Ponce; pasaba por Río Piedras, Caguas, Cayey, Aibonito, Coamo y Juan Díaz. En 1870 se había abierto únicamente un tercio de la nueva carretera, aunque el ritmo de construcción no fue lento.

Fueron importantes también la de Río Piedras a Ponce, con una longitud de 264 kilómetros, pasando por el norte y oeste y la que se dirigía desde Río Piedras a Ponce por el norte y el este, de 201 kilómetros. La primera iba por Bayamón, Toa Alta, Vega Alta, Manati, Arecibo, Hatillo, Quebradillas, Aguadilla, Aguada, Añasco, Mayagüez, San Germán, Sabana Grande, Yauco, Guayanilla y Peñuelas. La segunda pasaba por Carolina, Río Grande, Fajardo, Naguabo, Humacao, Yabucoa, Patillas y Santa Isabel. Estas dos carreteras apenas tenían cons-

truidos 100 kilómetros en las proximidades de las poblaciones más importantes cuando se produce la separación de España en 1898.

Otra carretera de 82 kilómetros entre Arecibo y Ponce, por Utuado y Adjuntas, estaba muy avanzada en 1898. Menos importantes fueron las de Caguas a Guayama y Arroyo y la de Bayamón a Barros por Barranquitas de 61 kilómetros.

Los ferrocarriles

El ferrocarril de La Habana a Güines

Durante el reinado de Carlos IV llevó la gobernación de Cuba Luis de las Casas, de tendencia liberal, influido por las ideas de Jovellanos. Gobernó apoyado en su aureola personal y con el respaldo de un grupo de ilustrados presididos por Francisco de Munive, conde de Peñaflorida. En 1793 se fundó en La Habana, bajo la protección de Las Casas, la Real Sociedad Económica de Amigos del País, que vino a ser una especie de cerebro de la conciencia colectiva del país y motor de su gente directora, ya que ricos comerciantes, hacendados e intelectuales eran socios de esta prestigiosa institucion. El presidente nato de la Sociedad —que posteriormente tomó el nombre de Real Sociedad Anónima Económica de Amigos del País— fue el capitán general de la isla de Cuba.

El ferrocarril hasta Bejucal estaba terminado en noviembre de 1837 y un año después hasta Güines, anticipándose en diez años al de Barcelona-Mataró, primer ferrocarril peninsular. Los hacendados azucareros fueron los que apoyaron con más decisión la iniciativa de construir el ferrocarril, para abrir la comunicación entre la costa del sur y la del norte.

Los antecedentes del ferrocarril hay que buscarlos en la Sociedad Económica de Amigos del País, que desde las primeras sesiones plantea el problema de las comunicaciones. La producción creciente de azúcar coloca a Cuba en la primera abastecedora del mercado mundial del producto después de la ruina de Haití, provocada por la rebelión de esclavos negros en 1791. Las lluvias torrenciales y el peso de los carros empleados en el transporte dificultaba el mantenimiento de la red de caminos que enlazaban los campos cultivados de caña con los puertos



Plan de carreteras y caminos vecinales de Puerto Rico. 1870.

y centros de almacenamiento. El problema no estaba solamente en la falta de buenos caminos, sino en la insuficiencia de medios de transporte. Cuba necesitaba abaratar, además de acelerar, sus comunicaciones interiores a base de fuertes inversiones.

En 1796 el capitán general de la isla Luis de las Casas proyectó abrir un canal desde La Habana hasta los Güines, gran valle azucarero. Este canal, que había sido ideado en 1707, no llegó a ejecutarse, pese a estar muy avanzados los trabajos de nivelación, dirigidos por el ingeniero F. Lemaur, debido a que la guerra de la Independencia en España repercutió negativamente en Cuba y el proyecto del canal se demoró indefinidamente. Y con él se iría toda una época de proyectos y la posibilidad de que lo ocurrido en 1707 tomara cauces distintos a los de entonces.

La dispersión rural y la presión de los hacendados de Güines, que necesitaban disponer de fáciles salidas hacia el mar, hicieron que el primer ferrocarril uniese ese centro con La Habana. El transporte era tan lento y resultaba tan penoso que amenazaba el gran negocio enclavado en los Güines, ya que la falta de comunicaciones era el gran obstáculo que frenaba el cultivo de azúcar y más tarde el de café. A la hora de sacar la producción del valle de Güines, ocupado por los grandes capitales, no era posible conducir «miles de toneladas de azúcar y mieles sobre viejas arrías, a través del sendero sinuoso marcado entre la rotunda vegetación campestre, invadido siempre por las hierbas nuevas, anegado en las lluvias» [6].

El ferrocarril de Güines, con un recorrido de unos 80 kilómetros, fue la culminación de una intensa búsqueda para solucionar el problema del transporte del azúcar. Después de construida la primera línea, los hacendados de otras zonas apoyaron con decisión el tendido de otras líneas que comunicasen los centros productores con los puertos de embarque. El ferrocarril cubano se debió, en buena parte, a un tipo de cultivo agrícola que desde el último tercio del siglo XVIII se había desarrollado especialmente en la zona que se extendía de La Habana a Matanzas hacia el este y sureste.

[6] M. Moreno Fraguinals, *El ingenio*, La Habana, 1978, p. 18. Esta interesante obra señala varios aspectos concluyentes en la formación de las comunicaciones de la isla de Cuba.

En 1829, Gaspar Alonso Betancourt y Cisneros, riquísimo hacendado, apodado el Lugareño, subvencionó los gastos del estudio del terreno para construir un ferrocarril desde Nuevitas hasta Puerto Príncipe. Al año siguiente se planteó en la Sociedad Económica de Amigos del País como respuesta a la demanda de comunicaciones. El estudio de información sobre las posibilidades del ferrocarril, realizado por el marqués de la Cañada de Tirry y José A. Ferrety, revela un criterio mercantil moderno. Además de mostrarse favorables a la construcción de la vía férrea, trazan un buen perfil histórico de la genealogía del carril y de las locomotoras.

La discusión en la Sociedad Económica la planteó la necesidad de responder a tres cartas que el sevillano Marcelino Calero Portocarrero, residente en Londres, había enviado al capitán general ofreciéndose para ensayar la construcción de un ferrocarril desde Güines a La Habana como sustituto de los caminos de tierra para el transporte de los azúcares. Calero, que acababa de obtener la concesión del ferrocarril de Jerez-Puerto de Santa María-Rota-Sanlúcar, envió también un folleto de publicidad de la línea andaluza y varios números del *Semanario de Agricultura y Artes* con abundante información sobre los ferrocarriles.

En la sesión del día 24 de julio de 1830 la Sociedad Económica ponía de relieve los esfuerzos incansables, llenos de buena voluntad, del entonces capitán general de Cuba, para

> la apertura de un camino que será una fuente perenne de prosperidad para la Isla y su agricultura, en cuanto abrevie y facilite las comunicaciones, ahorre el tiempo, y abarate los enormes costos de conducción, que es una de las mayores desventajas con que se presentan al comercio nuestro, y que alzándoles el precio, es uno de aquellos obstáculos para el progreso de nuestra agricultura que más importa remover.

En el acta de la sesión se invita a los hacendados y comerciantes «a que concurran a formar una compañía anónima para llevar a cabo la empresa proyectada». La compañía no llegó a formarse. El dictamen pesimista emitido por el prestigioso ingeniero militar Lemaur debió de influir negativamente en los comerciantes. El dictamen nos da la pauta de una actitud monolítica, que continuaba defendiendo la construcción del canal de Güines a la capital; Lemaur, además de criticar los

cálculos que hacía Calero, proponía un camino de carriles de madera y la tracción animal, ya que las pocas mercancías que transportaría no iban a compensar los gastos de inversión de un ferrocarril «al estilo inglés» [7].

Hay un punto que continúa oscuro; es el que se refiere al viaje que Calero hizo a La Habana. Sus cálculos fueron criticados por ilusos, según pondría de relieve la prensa. Llegaron también técnicos de los Estados Unidos y de Inglaterra y los proyectos que ofrecieron suponían una gran inversión por milla construida. Para confeccionar un presupuesto ajustado se hicieron varios estudios, donde dos cosas se pusieron de relieve: en primer lugar, especificación detallada de los costes por milla; de otra parte, los gastos de materiales. Los cálculos se hicieron sobre datos objetivos, pero también sobre deseos, como señala el historiador Emilio de Diego. Los estudios sobre el ferrocarril se estaban convirtiendo en un verdadero círculo vicioso, dada la disparidad de datos. En 1832 el teniente de navío Juan José Martínez, residente en Estados Unidos, hizo uno de los primeros estudios, consistente en una extensa memoria muy técnica sobre tipos de materiales de construcción. Otro estudio de Nicolás Campos llegó a calcular en un 15,60% la rentabilidad sobre el capital invertido [8].

Ante los elevados costes del tendido de la red, la Junta de Fomento de La habana decide, en lógica consecuencia, construir el ferrocarril por cuenta del Estado. La Junta encargó la dirección de los trabajos para el reconocimiento de terrenos, definir las nivelaciones y trazar la vía al ingeniero norteamericano B. Wright. Después de la Real Orden de 12 de octubre de 1834, que autorizaba la obra y los medios para ponerla en marcha, ante la escasez de dinero propio, se concertaba un empréstito en Londres. La garantía que se ofrecía era el 1% de las recaudaciones de la aduana del puerto de La Habana y el 75% de los ingresos por concepto de importaciones de los demás puertos de la isla y además se hipotecaban los ingresos producidos por el ferrocarril. El empréstito se negoció con el banquero Alexander Robertson y los se-

[7] El ingeniero norteamericano John L. Sullivan, patrocinado por el ex presidente J.Q. Adam, era también partidario de los carriles de madera para Cuba.

[8] *Oficio* de Juan J. Martínez, residente en Filadelfia, al presidente de la Junta de Fomento e Informe de Nicolás Campos; Archivo Histórico Nacional, desde ahora A.H.N., leg. 1.072, Exp. 38, Hacienda, Ultramar.

ñores Baring Brothers de Londres por una suma nominal de dos millones de pesos. Los buenos oficios de Mendizábal facilitaron la rápida obtención del préstamo. Criterios políticos consideraron entonces onerosas las condiciones del empréstito, alegando que el capital nacional los hubiera suscrito, pero fue más beneficioso que si se hubiera concertado en La Habana. Es preciso poner en claro que cuatro años antes los prestamistas de la capital se habían negado a cubrir el préstamo del Consulado. Los bonos devengaron un interés del 6% anual. La casa Baring Brothers actuaría como representante de la Junta de Fomento en Londres, y A. Robertson se comprometía a concertar un crédito adicional en las mismas condiciones del principal si fuera necesario para terminar la obra.

La dirección técnica de los trabajos la llevaron los ingenieros norteamericanos B. Wright y Alfred Cruger, que ya habían intervenido en la confección de los perfiles. La vía se construyó según los cánones norteamericanos. Los primeros materiales: carriles, vagones y locomotoras se construyeron en Londres; posteriormente, después de la apertura del tramo hasta Bejucal, llegaron locomotoras y técnicos norteamericanos, pues las locomotoras inglesas plantearon pronto problemas técnicos, debido a la deficiente manipulación de los maquinistas ingleses y a la mala calidad del combustible importado de Inglaterra.

En el capítulo de la mano de obra empleada hay que anotar que estaba constituida por prisioneros de la guerra carlista deportados a Cuba, negros cimarrones, emancipados y esclavos de la Junta de Fomento, con salarios inferiores a los de la mano de obra libre. La mano de obra especializada era norteamericana. Como a la Comisión de Caminos de Hierro la mano de obra de color no le inspiraba confianza, también para fomentar la población blanca en una sociedad mayoritariamente negra fueron contratados mil obreros canarios, no obstante lo cual continuó la admisión de obreros irlandeses, escoceses y prusianos, a quienes se les conocía con el nombre genérico de irlandeses. Los canarios cobraban el mismo jornal que los negros y blancos cubanos —un tercio del salario de los irlandeses— con comida y alojamiento gratuitos. Trabajaban 16 horas diarias y vivían hacinados en campamentos de barracones. Las fiebres del «vómito negro» hicieron estragos en los trabajadores canarios [9].

[9] «Datos para escribir la Historia de la isla de Cuba, 1854-1858: Gobiernos de los

Ante las dificultades técnicas e intereses y actitudes personales, de las que no estuvieron ajenas las presiones de las tecnologías norteamericanas, que llegaron a paralizar la circulación de los trenes, las inversiones habían superado el presupuesto previsto antes de acabar el primer tramo de 27 kilómetros hasta Bejucal. Fue necesario echar mano del empréstito adicional de 500.000 pesos nominales de acuerdo con las condiciones del empréstito negociado en Inglaterra. Los gastos en obras auxiliares no previstas obligaron a gestionar un nuevo préstamo de 100.000 pesos entre los prestamistas de La Habana.

En diciembre de 1838 se había terminado la línea de La Habana a Güines, por Bejucal. Hasta que no se normalizó el servicio de carga desde Güines, las recaudaciones por concepto de pasaje fueron superiores que las de carga. El rendimiento económico de los primeros meses no respondía a las inversiones hechas y algunos síndicos de la comisión encargada de administrar el ferrocarril propusieron su venta para recuperar la masa de capital invertido, al que debe añadirse el representado por las pérdidas iniciales.

Según el reglamento para el funcionamiento del ferrocarril, no se admitían personas de color en los coches de primera clase, pero sí en los de segunda y tercera. Diariamente circulaban cuatro trenes, dos de carga y dos de pasajeros, que invertían unas tres horas en recorrer los 80 kilómetros de la capital a Güines.

El gobierno peninsular dispuso el 20 de abril la privatización del ferrocarril; acertada idea en opinión del contemporáneo A. Saco. El efecto de la crisis económica por la guerra carlista y el estado de la hacienda repercutieron inmediatamente en la decisión del Gobierno. El ferrocarril tenía un déficit anual de 65.565 pesos y aunque había sido concebido no como un negocio sino como una función estatal la situación financiera se hallaba muy comprometida y se apeló a su venta. En marzo de 1842 se vendió en pública subasta por tres millones y medio de pesos a una compañía cubana formada por hacendados y hombres de empresa como Domingo Aldama, Juan Poey, los hermanos José y Julián L. Alfonso y Francisco Céspedes. La nueva compañía se comprometía a construir los ramales desde San Felipe hasta Bataba-

generales Mª. de la Pezuela y J. Gutiérrez de la Concha; Biblioteca Nacional», desde ahora B.N. de Madrid, Sección Manuscritos, Manuscrito 20.284, año 1858.

nó, el de San Antonio, en el camino a Guanajay y el de Palos en la vía de La Unión. En 1839 la Junta de Fomento se había opuesto al arriendo de la línea construida al juzgar prematura la enajenación mientras la empresa del ferrocarril no se hallara «más adelantada y más seguros y cuantiosos sus rendimientos» [10].

La construcción de nuevas líneas

La persistencia de la popularidad del ferrocarril fue tal que antes de inaugurarse la línea La Habana-Güines se habían fundado varias empresas ferroviarias privadas, como las presididas por Gaspar Alonso de Betancourt y Eduardo Fesser, que venían contando con el apoyo de la Sociedad Económica del País. En los ingenios se construían pequeñas líneas particulares que conectaban con la red general. En 1850 se estudió la coordinación de todas las líneas, pero hasta la ley general de 1855 no se establecieron los criterios fijos que acabaron con la normativa confusa anterior. La regulación anterior de las construcciones ferroviarias en la isla la había establecido la Junta de Fomento entre 1839 y 1844.

Los responsables de la Junta de Fomento acordaron que siempre que existiera posibilidad se reemplazarían los caminos generales por ferrocarriles construidos por empresas privadas, pues aunque los caminos ocupaban a más trabajadores y carreteros, el ferrocarril, además de abaratar los precios favorecía más a la agricultura. Este acuerdo de la Junta de Fomento de La Habana de 18 de octubre de 1844 revela la fiebre por las construcciones ferroviarias, igual que otros numerosos testimonios en las publicaciones de la época [11]. El Gobierno construiría las carreteras donde no pudiera llegar el ferrocarril.

El ritmo de construcciones no fue lento hasta 1857. Pese a que se advertían algunas quejas de ahorradores e inversionistas amenazados de

[10] *Memoria* acerca de las ventajas que se obtendrían con la enajenación del camino de hierro; A.H.N., Ultramar, Hacienda, leg. 1.072, Exp. 38, núm. 9. «Sobre la enajenación del ferrocarril de La Habana a Güines», 22 de octubre de 1839, en *Acuerdos tomados por la Junta de Fomento de Agricultura, Industria y Comercio de La Habana*, B.N., Secc. Manuscritos, Ms. 19.519, fol. 14.

[11] *Acuerdo* de 18 de octubre de 1844, B.N., Secc. Manuscritos, Ms. 1519.

quiebra, para esa fecha estaban abiertas al público varias líneas. La empresa llamada Caminos de Hierro de La Habana, que compró al Gobierno la línea La Habana-Güines, el 1 de agosto de 1849 había prolongado el tendido hasta Batabanó, San Antonio de los Baños, Unión de los Reyes y Guanajay.

Siguieron después el ferrocarril de Cárdenas que en enero de 1844 había terminado las líneas a Jovellanos o Bemba y Navajas. El ferrocarril de Júcaro tenía completadas las líneas a Recreo, Altamisal y Banagüises en 1844. El ferrocarril de Matanzas funcionó hasta Guanábana a partir del 1 de noviembre de 1844. En abril de 1846 otro ferrocarril unía las poblaciones de Puerto Príncipe y Nuevitas.

A partir de 1857 y 1861 se produce el gran empujón de las construcciones ferroviarias; hay grandes proyectos de construcciones de vías, se ponen en explotación numerosos ramales en la zona occidental de la isla y se proyectan las líneas interiores que terminan en Santiago de Cuba. En 1859 toda la zona azucarera occidental estaba comunicada por ferrocarril. La única línea no occidental que existía en 1850 fue el ferrocarril del Cobre entre Punta de Sal y las minas, que utilizaba fuerza animal, y Puerto Príncipe y Nuevitas. La situación del ferrocarril en Cuba hacia 1868 era bastante confusa por la saturación en las principales zonas productoras de azúcar, con duplicidad de líneas, especialmente en la región de Matanzas, Cárdenas y Colón, donde el ferrocarril no puede rendir los beneficios esperados cuando venía urdiéndose desde algunos años antes de la insurrección de octubre de Carlos Manuel Céspedes.

La construcción de las líneas hacia el este de la isla fue lenta. En 1860 quedaba completada la línea Cienfuegos-Villa Clara y tres años después el tendido Sagua la Grande-Encrucijada.

En el capítulo de las construcciones después de 1861 hay que anotar los ferrocarriles radiales: aquellos que unían zonas interiores con los puertos más cercanos, cuestión que afectó a los ferrocarriles locales, como fueron los de la zona central y oriental. Posteriormente, a raíz del aumento de la actividad económica en la zona central, surgió la idea de un ferrocarril central que uniese toda la actividad desde La Habana hasta Santiago de Cuba. Los financieros y hombres de negocios que seleccionaron sus inversiones hacia los ferrocarriles, entre 1861 y 1865 estudiaron las secciones Villa Clara-Sancti Spiritus, Ciego de Ávila-Puerto Príncipe, Puerto Príncipe a Tunas y a Bayamo, que eran parte

del ferrocarril central que se construyó después de 1878, ya que en 1868 se suspendieron las construcciones por la guerra de los diez años.

Al finalizar 1861 el número total de kilómetros de vía construidos y abiertos al público era de 1.029 kilómetros, de los cuales 244 se habían tendido en 1860-1861. Desde 1862 hasta 1865 y, debido al efecto de la crisis azucarera posterior a 1858, se construyeron unos 180 kilómetros. Cuando comenzó la insurrección de 1868 había construidos 1.200 kilómetros.

Las principales compañías promotoras eran las de los hacendados, que adquirieron en el extranjero los materiales de construcción y bienes de equipo para el transporte del azúcar a los puertos de embarque. Con la crisis económica quedó paralizado el programa de construcciones. La crisis afectó sobre todo al ferrocarril central que tendía a unir las ciudades principales del interior, que no atraía a los inversionistas.

El capitán general Gutiérrez de la Concha, siempre muy crítico con la Junta de Fomento, cuenta que la Junta prestó ayudas a compañías de ferrocarriles de más de cien mil pesos sin intereses ni estudios previos, según la mayor o menor influencia de las empresas particulares, «como lo acredita el hecho de 70.000 pesos al camino (de hierro) de Cienfuegos, al que satisfacía la cantidad mensual correspondiente sin que la sociedad tuviese aún hecha su escritura social». Recuerda así mismo que cuando se hizo cargo de la isla en 1850 encontró en estado lamentable la situación económica de la Junta, debido al «sistema seguido en sus obras y en las contratas por ella verificadas» y por «el descrédito que pesaba» sobre esta corporación [12].

En los primeros años del siglo XX la red de ferrocarriles se componía de dos grandes troncos ferroviarios: Ferrocarriles Consolidados de Cuba, integrados por las empresas Compañía de Ferrocarril de Cuba y Ferrocarriles del Norte de Cuba, que cruzaban dos terceras partes de la isla por las provincias de Santa Clara, Camagüey y Oriente, con un total de 1.742 kilómetros, y Ferrocarriles Unidos de La Habana que cruzaban las provincias de Pinar del Río, La Habana, Matanzas y Santa

[12] General J. Gutiérrez de la Concha, *Memoria* sobre el estado político, gobierno y administración de la isla de Cuba por el ..., Madrid, 1855, pp. 247 y 256. Afirma también que los ferrocarriles no fueron debidamente atendidos porque ni en la Secretaría política, ni en ninguna corporación o dependencia del Gobierno hubo personas aptas que se ocuparan de ellos.

Clara, alcanzando 2.242 kilómetros de vías férreas. Existían, además, otras compañías que tenían en explotación 936 kilómetros de vía en seis provincias. Si añadimos a estas líneas las de uso privado de las industrias azucareras se llegaba a la cifra de 14.920 kilómetros de línea férrea en la isla. Estos datos se aproximan a los que A. Vignau daba en la *Guía de ferrocarriles de 1890.*

[illegible] de la crisis económica posterior a 1858, [illegible]. Cuando comenzó la insurrección de 1868 había construidos 1.200 kilómetros.

Las principales compañías [illegible] los de los hacendados que adquirieron en el extranjero instrumentos de construcción y bienes de equipo para el transporte del azúcar a los puertos de embarque. Con la crisis económica quedó paralizado el programa de construcciones. La crisis afectó sobre todo al ferrocarril central que uniría a todas las ciudades principales del interior, que no atraía a los inversionistas.

El capitán general Gutiérrez de la Concha, siempre muy crítico con la Junta de Fomento, cuenta que la Junta prestó auxilio a compañías de ferrocarriles de [illegible] pesos [illegible], según la mayor o menor influencia de las empresas particulares, [illegible] el hecho de 10.000 pesos al [illegible] de [illegible], sin que la sociedad [illegible]. [illegible] cuando se hizo cargo de la isla en 1859 encontró en completo [illegible] la situación financiera de la Junta, debido al [illegible] en sus obras y en los contratos por ella verificados y por el [illegible] que pudiese evitar esta consecuencia.

En los primeros años del siglo XX la red de ferrocarriles se componía de dos grandes sistemas: Ferrocarriles Consolidados de Cuba, integrados por [illegible] Compañía de Ferrocarril de Cuba y Ferrocarriles del Norte de Cuba, que cubrían [illegible] parte de la isla [illegible] provincias de Santa Clara, Camagüey y Oriente, con un total de [illegible] kilómetros, y Ferrocarriles Unidos de La Habana que cubrían las provincias de Pinar del Río, La Habana, Matanzas y Santa

J. Gutiérrez de la Concha, Memoria sobre el estado político, gobierno y administración de la isla de Cuba [illegible]. [illegible]

Capítulo IX

LA ORGANIZACIÓN DEL CORREO

Navíos de aviso

Para formar el trinomio importante del siglo xvi, al descubrimiento de América y a la invención de la imprenta hay que añadir la creación del servicio de correos que afectó al nivel informativo general.

Se ha solido admitir que unos 2.000 años antes de la era cristiana los correos tenían en Egipto una raigambre honda. Para la transmisión de noticias los faraones disponían de secretarios y mensajeros que conocían las lenguas de los países por donde habían de pasar. Los pliegos de los papiros eran llevados por correos de a pie. De la época de los Ptolomeos se tienen noticias del funcionamiento de dos correos, uno rápido para el servicio de altas personalidades y otro lento usado por los funcionarios locales. En Persia funcionaban los *angareion*, correos montados que se relevaban por el sistema de postas. Heródoto decía que nada se hacía en la tierra con más velocidad que la transmisión de mensajes en Persia. Formaban una especie de cadena de mensajeros e iban pasando por escrito o verbalmente el mensaje. Los correos persas son los que más se asemejan a los primitivos correos en América. Marco Polo cuenta que existían en China correos rápidos que recorrían diariamente largas distancias.

En Roma el emperador Augusto estableció con éxito los *cursus publicus*, que formaron parte de la organización del Estado. En la Edad Media, con la caída del imperio romano, los territorios dominados por los bárbaros quedaron sin correos. Carlo Magno, en el siglo viii organizó los correos y las postas en los caminos para la difusión de las

noticias, donde no sólo circulaban los mensajeros del emperador, sino también los correos particulares.

En Cataluña encontramos las primeras noticias relativas a los servicios de correos en los *trotes*, mensajeros al servicio de los comerciantes, que contribuyeron al progreso de la actividad económica. La ciudad de Barcelona en 1351 tenía correos ordinarios. En Castilla Alfonso X el Sabio, en el *Código de las Partidas*, habla de los correos.

Durante tres siglos, a la historia del correo en América aparece unido el nombre de la familia Carvajal, que adquirió su monopolio en 1514, como primer correo mayor de las «Islas y Tierra Firme descubiertas y por descubrir». Los plenos poderes sobre el control de la recepción, manipulación, distribución y cobro de los portes de toda la correspondencia fueron ratificados e incluso aumentados por Carlos V en 1525. Lorenzo de Carvajal, consejero de Carlos V, unía a su título nobiliario sus conocimientos como jurista e historiador. Hijo de Diego González de Carvajal, arcediano de Coria y canónigo de las iglesias de Sevilla y Plasencia y de una doncella de noble estirpe de los Galíndez de Cáceres obtuvo carta de legitimitad de Fernando el Católico de quien el joven legitimado fue más tarde consejero.

El cargo de correo mayor se concedió como donación no revocable, para él y sus sucesores. Despacharía todos los correos y mensajes que fuera necesario. Se establecía el monopolio prohibiendo que otra persona enviara correos. Galíndez de Carvajal no ejercitó personalmente el cargo, arrendándolo a diversos lugartenientes.

La práctica de entonces unía el servicio de la correspondencia epistolar a los privilegios personales, a la sucesión de familias preferidas de los monarcas; lo mismo que el correo de España se había concedido a la familia de los Tasis como algo patrimonial. Felipe II vendió por una fuerte suma de dinero el título de correo mayor de Portugal a don Gómez de Mata, que explotaron sus herederos hasta el siglo XVIII.

Según la real cédula de nombramiento, el constante aumento de las tierras que se conquistaban creó la necesidad de un gran número de correos y mensajeros. La monarquía se propuso, en todo momento, establecer un sistema metódico y ordinario de unión postal con las colonias; nunca a sus expensas, sino mediante acuerdos con la burguesía andaluza. Hasta la creación por parte de Carlos III en 1764 de los correos marítimos de Indias, el transporte de la correspondencia hacia América estuvo mal organizado, con muchas deficiencias. En la orga-

nización del correo no existió un criterio unánime. Estuvieron en juego varias fórmulas, algunas opuestas. La verdad es que el funcionamiento no resultaba muy continuado. La correspondencia particular salía de España en buques mercantes, sin registro ni responsabilidad alguna; muchas veces a través de los tripulantes. Debido a razones múltiples, el correo nunca funcionó bien y los pliegos oficiales, en ocasiones, demoraban mucho la llegada a su destino. Una conocida anécdota refleja esa situación. Una real cédula firmada en Bruselas el 16 de enero de 1656 se recibió en Cuba año y medio después de promulgada.

En 1525 se crearon los *navíos de aviso*, embarcaciones rápidas y pequeñas destinadas únicamente a transportar la correspondencia y a las que se prohibía llevar pasajeros y mercancías. En algunos casos concretos se autorizó conducir carga, porque las necesidades públicas y el interés particular fueron más poderosos que la voluntad del rey. Las transgresiones fueron continuas a lo largo de los siglos XVI y XVII, contando con la complicidad de la Casa de la Contratación. Viajaban sueltos, al margen de las flotas y no estaban asociados al régimen comercial. Eran en el mar lo mismo que los correos en la tierra. La falta de regularidad en el despacho de estos navíos fue muy grande hasta 1561. Llevaban solamente la correspondencia oficial y desde la regulación de 1561 estaban obligados a navegar en convoy de armadas y flotas.

Al no perfilarse mejores horizontes para el transporte de la correspondencia, el virrey del Perú propuso al rey Felipe V un proyecto para establecer cuatro navíos de aviso anuales entre España y las Indias. El proyecto quedó dormido en el Consejo de Indias, aunque fueron varias las disposiciones dictadas durante los primeros años del siglo XVIII en relación con los correos [1]. Una de 1718 mandaba despachar ocho navíos de aviso anuales con la correspondencia oficial y la particular que fuera por conducto reglamentario. Tenían que salir de dos en dos, uno hacia Tierra Firme y otro para Nueva España, en enero, marzo, junio y noviembre. Se les permitía transportar algunas mercancías para

[1] En 1719 Dionisio de Alcedo y Herrera —por encargo del ministro de marina— escribió una *Memoria* sobre la necesidad de restablecer las comunicaciones periódicas de los navíos de aviso. Cádiz se encargaría de enviar un buque de tres en tres meses, a condición de que para subvenir los gastos se le concediese un medio por ciento del oro que se trajere de América.

que con el producto de su venta pudieran cobrarse los gastos y pertrecharse.

Los avisos con destino a Nueva España salían de Cádiz con escala en Puerto Rico para hacer la aguada, saliendo después para Veracruz, donde permanecían dos meses antes de dirigirse a La Habana de vuelta para España. Los avisos con destino a Tierra Firme visitaban Cartagena y Portobelo, demorándose dos meses para dar tiempo a recoger la correspondencia. De allí partían para Cádiz, también con escala en La Habana.

El Perú enviaba sus pliegos oficiales a Cartagena, pero la población del Río de la Plata se veía obligada a llevarlos a Lima por tierra, para que desde allí fueran transportados a los navíos. Este sistema de comunicación se observó durante todo el siglo XVII. Cuando a mediados del siglo XVIII se modificó el despacho regular de las flotas, se alteró también la carrera de los navíos de aviso.

Los correos marítimos

El correo de Indias sufre en el tiempo muchos y complicados cambios. Desde 1514 hasta el reglamento provisional de 1764 la correspondencia oficial se llevaba en navíos de aviso y la particular en buques mercantes o de la armada. A partir de 1764 hasta 1802 la correspondencia y los pliegos oficiales llegaban a América por las carreras de La Habana y Buenos Aires. Desde 1802 hasta 1827 los servicios de correos marítimos pasaron a depender de la Empresa de Correos Marítimos de La Habana.

El largo y complejo problema de los navíos de aviso, de prolongada ineficacia durante más de dos siglos, lo pretendió solucionar Carlos III al crear en 1764 de forma provisional y desde 1777 de forma definitiva el correo marítimo, con centro en La Coruña [2]. Se terminaba con el control que Sevilla y Cádiz venían ejerciendo con el correo de Indias, como «puertas de América» y se afianzaba la política reformista

[2] Las ordenanzas más importantes son las de 1764 y 1794; esta última, un auténtico tratado de legislación postal, sirvió de modelo en la organización de los correos de algunos países hispanos después de su independencia.

del rey. La real ordenanza quiere unificar las disposiciones anteriores y establecer un cuerpo de ley nuevo, que regulase la unión postal de tan distantes y diversos pueblos hispánicos. En el aspecto administrativo, con los correos marítimos se hacía realidad una de las mejoras a que aspiraban los reformistas del despotismo ilustrado. América quedaba cubierta por dos líneas mensuales regulares distintas: la de La Habana y la de Buenos Aires. La primera llevaba la carga postal para el Caribe, Nueva España, Nueva Granada y la destinada para Filipinas. La de Buenos Aires atendía a toda la América del Sur, a excepción de Nueva Granada.

Debe destacarse que este correo fue el medio más seguro de enviar a España el oro y la plata, además de servir al desarrollo de las relaciones comerciales trasatlánticas de la ruta España-Río de la Plata, como recuerda el historiador M. Lelo Bellotto. La creación del correo marítimo implicaba una amplia reorganización del servicio postal terrestre en el siglo XVIII.

Las fragatas-correo que se construyeron para cubrir este nuevo servicio, para la correspondencia oficial y de particulares, superaban las cien toneladas de los navíos de aviso y se les autorizó a recoger pasajeros y carga. Fue Grimaldi, secretario de Estado de Carlos III, quien propuso crear las bases de una empresa estatal comercial trasatlántica compitiendo con la poderosa burguesía andaluza.

Uno de los cargos más importantes para la organización del correo marítimo fue el de administrador principal de La Coruña, que tenía a su cargo el despacho de los paquebotes [3].

La salida del puerto de La Coruña de primeros de cada mes era la que hacía la ruta de La Habana y Nueva España, y los días 15 de febrero, abril, junio, agosto, octubre y diciembre hacía la de Buenos Aires y el Perú. El puerto de La Habana quedaba como único puerto colonial de llegada y salida de los paquebotes. Desde aquí la correspondencia se distribuía para México, Tierra Firme y los virreinatos de Nueva Granada y Perú. Desde Lima se mandaba la correspondencia a Potosí, Chile, Paraguay, Buenos Aires y Montevideo, hasta que en 1767

[3] Los paquebotes tenían su origen en el navío que efectuaba el servicio de correos y carga entre el paso de Francia e Inglaterra por Calais a Dover. Según la etimología inglesa de la palabra significa barco-correo.

se crea la línea directa para Buenos Aires, independiente de la línea de La Habana.

La Habana, por su posición estratégica, significaba para América lo que La Coruña para España. Antes de alcanzar el puerto de San Cristóbal de La Habana hacía escala en los puertos intermedios de Puerto Rico y La Española para dejar la correspondencia y recoger el práctico que guiase la navegación en torno a la isla de Santo Domingo. De La Española se dirigía a Cuba por el cabo de San Antonio. Desde La Habana se repartía la correspondencia para todo el resto de América, siguiendo dos direcciones distintas: la línea más larga era la de Tierra Firme, Nueva Granada y Perú. Desde La Habana iba por tierra a Trinidad, donde se cargaba para Cartagena y Portobelo en balandras. En Cartagena quedaba la correspondencia para Nueva Granada y de Portobelo por ruta terrestre iba a Panamá y virreinato del Perú. De Lima salía en dos direcciones: una por la costa para Chile y la otra por el interior recorría Cuzco, Charcas, Asunción, Buenos Aires y Montevideo. El ciclo del viaje hasta Cartagena y Portobelo duraba de 30 a 40 días. La otra línea era la de Nueva España; salía de La Habana en tres balandras, con escala en Campeche, hasta Veracruz. La ruta completa de ida y vuelta duraba de 35 a 50 días. El arribo de los buques a los puertos de destino no era fijo, pues estaba sujeto a las irregularidades propias de la navegación a vela.

La correspondencia para Caracas, Santa Marta, Margarita, Cumaná y río Orinoco solía dejarse en Puerto Rico. En Venezuela servía como eje de distribución la línea terrestre Caracas, Santa Fe de Bogotá, y Maracaibo y Mérida, muy mejorada desde 1870. Esta década, alterada por los compromisos bélicos del rey, repercutió de forma negativa en los correos marítimos.

En el siglo XVIII se acentúa la prohibición de llevar cartas sin registro, al mismo tiempo que se permitía transportar la correspondencia de los particulares en cualquier barco oficial, incluidos los de guerra. Con esta medida se esperaba corregir el fraude contra el ramo de correos de los transportes ilícitos de cartas.

Dada la compleja geografía americana, la distribución del correo exigió un rígido esquema que no siempre permitiría cumplir los cambios climáticos. La distribución postal partía del puerto de La Coruña. Su elección, aparte de valorar el norte, ausente de la política de los

Austrias, se alejaba de las frecuentes epidemias de Cádiz y de los altos costes de los alimentos [4].

La incorporación del correo a la Corona

En los siglos XVI y XVII se habían creado los oficios de correos mayores en México, Capitanía General de Guatemala y Cuba; todos ellos vendibles y renunciables. Cuando Andrés Hurtado de Mendoza llegó a Lima como virrey, al no encontrar correos, creó un oficio de esta clase y nombró para su desempeño a Marcos Correoso. El nombramiento, que era ilegal, quedó sin efecto en 1559, ya que pertenecía a la familia Carvajal. Diego Vargas de Carvajal —entonces segundo correo— residía en España, pero después de este nombramiento se trasladó al Perú para reivindicar sus derechos a los correos americanos, que habían sido olvidados por el virrey Hurtado de Mendoza.

La existencia de estos oficios no resistieron la poderosa centralización de Carlos III. Una Real Cédula de 27 de noviembre de 1765 disponía la incorporación al patrimonio regio de los oficios vendibles y renunciables. El monopolio terminó por ser suprimido en 1768. Antes de ese año, los sucesores de Carvajal habían perdido el monopolio de México y La Habana, que se hallaban concedidos en arrendamiento.

A las quejas frecuentes que existían contra el monopolio de las postas, se unieron los gastos que ocasionaba la guerra de Sucesión para que Felipe V incorporase a la corona todos los oficios que se habían enajenado y entre ellos —muy importante en el aspecto económico— correos. Se incorporaban los correos de la península y la incorporación de los correos de América por Carlos III en 1768 fue el corolario lejano de la pérdida del privilegio de la familia Tasis en el año 1706. El conde de Castillejo y del Puerto, como descendiente y sucesor de Lorenzo Galíndez y Carvajal fue el último correo mayor de América.

[4] Manuscrito sin fecha, en la Biblioteca del Museo Naval de Marina de Madrid, Sección de Manuscritos, Ms. 434.

Perú

Correos primitivos: los chasquis

Pese a la rusticidad primitiva, los incas elevaron el servicio postal al nivel de una institución organizada, en consecuencia con las necesidades y la cultura. Los *chasquis* –hombres correo de a pie– tenían sus casillas o postas construidas en la parte alta del terreno, al lado de los caminos, para ver fácilmente el rumbo que traía el mensajero, que voceaba o tocaba una cornetilla o caracola cuando llegaba a la vista de la casilla, para que se apercibiese el chasqui que tenía que tomar el relevo y saliera rápidamente a su encuentro a recibir el mensaje. De esta manera se mantenía en comunicación permanente el Cuzco con las cuatro regiones del Perú adonde las órdenes del inca llegaban con sorprendente rapidez. Por los chasquis sabía el inca, estando en el Cuzco, lo que pasaba a 300 leguas, en siete u ocho días, aunque fuera en los lugares lejanos, como Tucumán, Quito o Chile.

Cuenta Acosta que recorría los caminos en carrera de postas a razón de dos leguas y media por chasqui, siendo reemplazados por el otro chasqui en carrera, a fin de no disminuir de velocidad durante todo el trayecto. Philip A. Means dice que no es exagerado admitir que el recorrido entre Cuzco y Quito –unas mil millas– fuese de 20 días de ida y vuelta. Esto exigiría una velocidad de cuatro millas por hora.

La selección de los chasquis se hacía teniendo en cuenta esta trilogía: educación, fidelidad y resistencia. Se les identificaba por la insignia del rey y el traje especial que vestían. Igual que sucedía con los correos aztecas, disfrutaban de consideraciones semejantes a las que tenían los embajadores y no podían ser molestados. Desde niños se preparaban los futuros correos enseñándoles los caminos, ejercitándose en subir montañas y cruzar valles velozmente sin fatigarse. Américo Vespucio observó que algunos indios eran tan rápidos corriendo que había mujeres que podían correr dos leguas sin detenerse.

Formaban un grupo privilegiado dentro de la organización del imperio, a quienes tenían en alta consideración los gobernadores, que les proporcionaban casa. Martín de Murúa, que da mucha importancia a la tradición oral de los indios, cuenta que eran «venerados mucho», pero tenían prohibido hacer otros trabajos bajo pena de muerte.



Chasqui con la caracola y el despacho en la muñeca izquierda. De la *Nueva Crónica*, de Guamán Poma, siglo XVII.

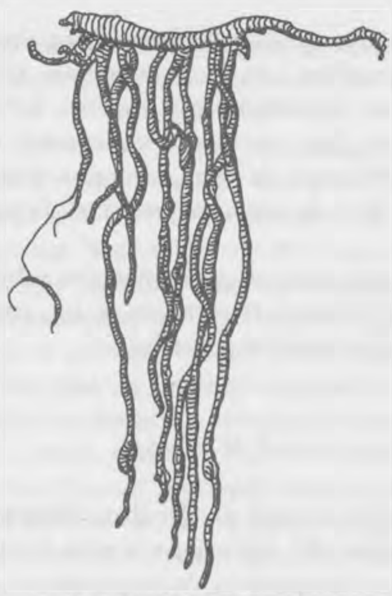
Estos correos primitivos llevaban los despachos verbalmente o por medio de los quipos, modalidad que empleaban los primitivos peruanos para comunicarse las ideas y transmitirlas a futuras generaciones, ya que los indios del Perú no sabían escribir. El quipo o nudo consistía en unas cuerdas de lana torcida, de colores y tamaños diferentes y anudadas de diversas formas, según fuera el concepto que se deseaba comunicar. Formaban todo un sistema de signos muy complejos y a manera de perfecto alfabeto. Con el quipo se podía expresar todo: número de vecinos de cada pueblo, de armas que había en los depósitos, suministros y cualquier otra cosa. Cuenta el padre Acosta que un indio le llevó la confesión general de toda su vida escrita en un puñado de estos tejidos y por ellos se confesaba como si estuviera leyendo un papel escrito.

Cuando había prisa y era necesario llevar muchos mensajes, ponían en cada posta o casilla hasta 12 correos, como cuenta el inca Garcilaso; pero tenían otra manera de comunicar las noticias muy urgentes: era haciendo ahumadas de día y llamaradas de noche. Este sistema de aviso por el fuego y las ahumadas se hacía únicamente cuando había algún levantamiento o rebelión.

Las obligaciones de los chasquis no se limitaban a realizar el servicio de comunicaciones oficiales; remitían pescados para el inca desde el puerto de Tumbez y recorrían en dos días 100 leguas para llegar a Cuzco con el pescado vivo y bullendo, después de haber recorrido el camino a pie, y no a caballo, ya que entonces no sabían qué cosa era un caballo. Corrían entre día y noche 50 leguas, según cuentan J. Polo de Ondegardo y Acosta.

Algunos aspectos sobre las casillas y los chasquis no están suficientemente aclarados, ni en las primeras fuentes históricas, ni en las excavaciones arqueológicas. Las relaciones de cronistas e historiadores cobran fuerza cuando se refieren a los chasquis, pero encontramos algunos datos incompletos y contradictorios, no aclarados por la arqueología, que presta poca atención a estas casillas. Cieza de León, eximio cronista del siglo XVI, al describir las casillas, dice que estaban atendidas por dos chasquis que vivían con sus mujeres. Otros testimonios del mismo siglo confirman la presencia de mujeres en las postas.

El hecho de no estar suficientemente descritas las casillas en las primeras fuentes del descubrimiento han provocado algunas dificultades de interpretación en cuanto al número de chasquis en cada casilla



Fragmento de un quipo.

y distancia entre ellas. Aunque algunos contemporáneos dicen que estaban atendidas por un chasqui y otro de remuda, la mayoría elevan el servisio a cuatro, en turnos de a dos, como Polo de Ondegardo. La distancia entre las casillas está íntimamente ligada al número de chasquis ocupados en este servicio durante el imperio incaico. Debió de ser difícil advertir la secuencia de las postas porque los testimonios históricos dan distancias que van de un cuarto de legua a legua y media —unos ocho kilómetros— que es la distancia más aceptada, aunque en el desierto de Atacama las casillas se distanciaban bastante más. La separación la imponían las características de este desierto: el más aislado de los caminos del imperio de los incas [5].

[5] En cuanto a la distancia entre las casillas, el licenciado Santillán, el padre Cobo y el inca Garcilaso la cifran en un cuarto de legua. El padre Martín Murúa cuenta que unas estaban a un tiro de ballesta y otras a media legua; Cieza y Guamán Poma las sitúan de media en media legua; Vázquez de Espinosa habla de una y Polo de Ondegardo, Acosta y Gutiérrez de Santa Clara los colocan a la distancia de legua y media. El padre Murillo Valverde —siglo XVIII— escribe que el Inca las situó a la distancia de media legua.

Aunque las casillas estaban construidas en sitios muy diferentes y a distancias que variaban con las condiciones climáticas, en la ruta Quito-Cuzco, la más importante del imperio, había unos 1.500 chasquis para el servicio. Las postas en este enorme camino, de más de 2.500 kilómetros, debieron de estar separadas entre 3,3 y 6,7 kilómetros, dependiendo de si la posta estaba atendida por dos o por cuatro personas.

La verdad es que estos aspectos menores sobre los correos primitivos peruanos difícilmente trascendían a los cronistas y resultaban poco importantes para prestarles atención.

El correo en la primera época de la colonia

En esta etapa los correos no llevaban distintivo alguno y vestían como todos los indios. En algunas provincias llevaban el cuerno o caracola para advertir a los pueblos de su presencia.

La ordenanza de Vaca de Castro de 1543 mandaba mantener el servicio de correos con los chasquis, así como el cuidado de los caminos. Pero desgraciadamente esta ordenanza a la larga no tuvo gran efecto y aunque los chasquis se mencionan en las Leyes de Indias de 1681, antes de terminar el siglo XVI, un documento oficial reconoce que se está abandonando el cuidado de los caminos. La administración indígena desapareció con el descubrimiento y la conquista, y el correo desapareció como servicio sistemático y regular. Se escribía en casos excepcionales y las cartas se confiaban a los viajeros. Cuenta el padre Guevara que G. Abreu favoreció la destrucción de Jujuy porque facilitaba la comunicación con el Perú y destruyó los caminos para que no se transmitieran informes al virrey de su mal gobierno. Sin embargo, cuando A. de Alvarado conoció la sublevación de Martín Robles, restableció el antiguo sistema de chasquis para seguir los movimientos de los rebeldes. Los usaron los españoles en las primeras guerras civiles y en momentos de alteraciones. El virrey Martín Enríquez los puso cada cuatro leguas para llevar los despachos, aunque no corrían con la velocidad de los antiguos.

La supresión de los correos indígenas que el inca Yupanqui había establecido en Chile dejaron aislada esta región con importante riqueza minera. El marqués de Cañete trató de solucionar la situación por

medio de dos galeras que al mismo tiempo servían de cárcel de criminales, pero era un proyecto inviable para hacer un viaje de 400 leguas por el mar.

Lo ocurrido en el Perú con los pliegos oficiales puede considerarse como normal. Había llegado a hacerse tan grave el problema de las comunicaciones con España que las cartas enviadas a Lima por el rey no podían tener respuesta hasta la llegada de la siguiente flota. Un proyecto importante del que fue autor Juan de Matienzo, oidor de Charcas, proponía el establecimiento de los correos chasquis en el virreinato del Perú. Consistía en colocar chasquis desde Lima a Cuzco y desde Cuzco a Charcas, para que en breve se supiese lo que pasaba a 300 leguas, ya que cuando se producían revueltas y cortaban los caminos los chasquis podrían avisar corriendo fuera de éstos. Matienzo, que siempre supo encontrar el matiz apropiado para resolver los problemas, consiguió reactivar el servicio de los chasquis y muchos de los tambos. Sólo a partir del siglo XVII los correos de a pie fueron reemplazados por caballos allí donde era posible. Este nuevo medio, desconocido en América, no sobrepasó la velocidad de los correos incaicos. Cuenta el padre Cobo que los chasquis llevaban las noticias de Lima a Cuzco en tres días y los caballos tardaban 12 y 13 días.

Debido a la rigurosa propaganda de Las Casas, los correos indígenas maltratados y expoliados por los españoles fueron relevados poco a poco por orden del rey y sustituidos por mestizos, negros y mulatos, provistos de caballos. El rey pedía al virrey de Perú en 1602 que le informara de las órdenes que había dado para que se pagase lo que se debía de jornales atrasados a los indios que habían servido como chasquis. La situación de los indios correos hacia 1600 era extraordinariamente confusa y, por supuesto, resultaba beneficiosa para los funcionarios reales. Cuando se trató de eliminar a los indios de los trabajos que imponía el transporte postal, repercutió inmediatamente en el funcionamiento, quedando el servicio casi paralizado. Fue necesario continuar empleando a los indios en los servicios postales no obstante algunas prohibiciones, porque por los malos caminos y asperezas de la tierra no servían los caballos ni las mulas.

Lima fue el centro de la organización del correo colonial peruano. En 1600 quedaron establecidos correos ordinarios en el Perú con tres carreras; hacia 1685 uno de estos correos se prolongó por el norte, pasando por Quito a Santa Fe de Bogotá y en 1748 comenzó el recorri-

do a Buenos Aires. Con la incorporación a la geografía postal en 1755 de los territorios comprendidos por las capitanías generales de Venezuela y Chile y Nueva Granada, estableciendo en ellos correos terrestres ordinarios fijos, concluye la unión postal sudamericana.

Cuando Concolorcorvo suscita el tema de la correspondencia en la ciudad de Lima, dice que «no había señora limeña que no despachase al día tres o cuatro extraordinarios a la casa de sus parientes y conocidos, sólo con el fin de saber si habían pasado bien la noche, si al niño le habían brotado los dientes o si al ama se le había secado la leche y otras impertinencias» [6].

Al finalizar el siglo XVIII en Perú había cuatro líneas de correos: una que iba de Lima a Cuzco y Buenos Aires, otra hasta Cartagena de Indias y dos más, aunque menos importantes, a Arequipa y Pasco.

México y Nueva Granada

En México primitivo el servicio de correos era fundamentalmente militar. Los correos se relevaban de distancia en distancia, señaladas por pequeñas torres, donde les esperaba el otro corredor, cubriendo en una hora la distancia de cuatro leguas. Así en el mismo día se recibían las noticias después de recorrer entre 35 y 45 leguas. Para evitar que los mensajeros formasen parte de conspiraciones que se estaban urdiendo, los primeros correos que llevaban la noticia quedaban retenidos. La incorporación de los correos a las conspiraciones, lo mismo que transmitir noticias falsas, se castigaba con pena de muerte.

Cada marcha militar azteca iba acompañada de servicio de mensajeros. Al lado de los reyes y de los soldados había siempre un correo. Era también costumbre tener en los caminos agentes para recibir y transmitir las informaciones. Para que el mensaje fuese más rápido había, a trechos de varias leguas, unas torrecillas con aposentos donde estaban los correos dispuestos a ponerse en camino a cualquier hora.

[6] Después de haberse suprimido el oficio de correo mayor, al incorporarse el ramo a la corona, previa indemnización, Concolorcorvo fue comisionado por el rey para el arreglo de los correos y estafetas de Buenos Aires a Lima. En los Apéndices de *El Lazarillo de ciegos caminantes*, especie de memorias relativas al encargo que desempeñó, describe con gran detalle los correos que salían de la ciudad de Lima.

Eran ágiles andarines que desde pequeños se habituaban a correr. Cuenta Clavijero que, una vez puesto en camino el primer correo, corría dos leguas hasta la primera posta «en donde comunicaba a otro el mensaje». Este segundo corría hasta la siguiente, «y en continua y nunca interrumpida carrera caminaba el mensaje muchas leguas (hasta cien dicen algunos autores) en un día».

Eran frecuentes los concursos de carreras donde se premiaba a los vencedores. La preparación del futuro correo se extendía a la formación personal para el futuro. El Telpuchucalli tenía por principal objeto la instrucción de la juventud para la guerra. De los jóvenes que se educaban en esta institución se elegían los más cultos para correos. Existían lugares fijos donde vivían los *paguani* —que quiere decir el que corre ligero—, buenos conocedores de las veredas y caminos más cortos. Recorrían 50 leguas diarias, la distancia que siglos después andaban a caballo los correos del rey de Inglaterra Carlos II.

Uno de los procedimientos que empleaban para transmitir la noticia de la llegada de extranjeros eran también las ahumadas y hogueras. Las comunicaciones entre Cortés y Moctezuma fueron muy frecuentes y rápidas. Cuenta Sahagún que cuando se divisó la flota de Cortés, los guardias de la costa avisaron inmediatamente a Moctezuma, quien nombró a cinco nobles en calidad de mensajeros y embajadores que saliesen a recibir a los españoles con oro y piedras preciosas.

El correo de los españoles fue también desde el primer momento correo militar. El sistema de comunicaciones de los aztecas fue utilizado por Cortés, permitiéndole comunicarse con algunos capitanes situados a distancia.

El correo mayor de México está lleno de referencias históricas por la influencia que tuvo en la organización postal americana. La implantación del correo en Nueva España se debió al virrey Martín Enríquez de Almanza y a Martín de Olivares, desde 1580 correo mayor, quien mantuvo un pleito con los descendientes de Carvajal sobre la posesión del cargo. Durante los dos años que duró el pleito sufrió las consecuencias del comportamiento caprichoso de los Carvajal, pero Felipe II dio la razón a Olivares, que disfrutaba el cargo en arrendamiento. Durante los 25 años que se mantuvo en el cargo, organizó el correo en las principales ciudades, con sus formas de trabajo. Aunque tardaron en desaparecer definitivamente los correos privados, prohibió despa-

char correspondencia por otro conducto que no fuera el del correo mayor.

Después de la incorporación a la corona pasó correos a depender de la administración de la Real Hacienda. Para entonces ya funcionaban varios correos semanales: uno para Querétaro y Guanajuato, además del de Guadalajara, de donde salía otro para Bolaños; otros dos correos semanales iban hacia Veracruz y Oaxaca. El virrey publicó una instrucción estableciendo normas concretas para el nuevo sistema, cuyos efectos a plazo medio se harían notar. Prohibía, bajo rigurosas penas la primera vez y con cárcel perpetua la reincidencia, despachar correos a los particulares.

Cuenta Payno que en los siglos XVIII y XIX había unos correos llamados *propios* o mensajeros que enviaban los hacendados a México y a otros pueblos cuando había necesidad.

La primera creación del oficio de correo mayor en la capitanía general de Guatemala data de 1602, confirmado a los pocos años. A pesar de comprender una jurisdicción geográfica muy amplia, desde los límites de Nueva España hasta Tierra Firme, no fue reclamado por los correos mayores de Indias. Los cambios que se estaban operando en otras partes de América se reflejan en Guatemala de varias maneras. Desde 1612 se establecieron varios correos ordinarios, que unían la capitanía general con las regiones meridionales de Nueva España y con Tierra Firme y algunas ciudades de Nueva Granada. Como aconteció en las otras partes de América, el correo se incorpora definitivamente a la corona en 1767.

Después de la creación del virreinato de Nueva Granada en 1717, se establecieron correos mensuales de Quito a Santa Fe de Bogotá con chasquis. Desde 1685 llegaba a Santa Fe el correo ordinario que venía del Perú. En la ciudad colombiana estaba la posta

> que dividía la distancia, donde si alguno de los dos se adelanta, espera al otro y luego que llega, cambian las valijas y vuelven a coger el camino que cada uno ha llevado, repasando los mismos pueblos, que tienen la obligación de darles puntualmente los bagajes que necesitan, pagando cada uno a medio real por legua [7].

[7] D. de Alcedo y Herrera, *Descripción geográfica de la Real Audiencia de Quito*, Madrid, 1915, p. 13.

Santa Fe, que pertenecía a la Gobernación de Popayán desde la división territorial hecha por Felipe II, se mantiene como centro de distribución de la correspondencia al no afectarle en este sentido los nuevos cambios. Posteriormente, con la organización del correo marítimo, se conserva como punto importante de la compleja y abigarrada ordenación postal de Nueva Granada.

Según la descripción de J. de Solís de 1760, una de las respuestas de su mandato a las necesidades del virreinato puede encontrarse en el aumento de los correos, pues se extendieron a Antioquía, Guayaquil, Chocó y Caracas «y se podían ir aumentando más».

Argentina

El correo marítimo entre La Coruña y Buenos Aires y las carreras de postas

El correo incaico precolombino debe ser considerado como remoto antecedente del argentino por la influencia ejercida en la región noroeste del país. La creación del correo en el Río de la Plata ofrece contrastes con la de otras partes de la colonia, igual que acontece en Cuba en la que el proceso de transformación se activaba por los mismos años. A pesar de los intentos que hubo con anterioridad para establecer los servicios postales, como el de F. Martínez de Salas en 1717, el año 1748 puede considerarse como la fecha inicial del correo en el Río de la Plata.

Al finalizar la primera mitad del siglo XVIII el Río de la Plata y el reino de Chile eran las únicas regiones de América que aún no tenían correos organizados. Ascarate du Biscoy, que estuvo en Buenos Aires en 1658 y 1663, resalta la actividad mercantil de la ciudad que carecía de correos fijos no obstante el mucho comercio que tenía. El correo de Buenos Aires dependía del correo mayor que residía en la ciudad de Lima. La familia Carvajal continuaba encerrada en el Perú, donde fueron establecidos los primeros correos, disfrutando de los beneficios que producía el monopolio, sin extender el privilegio al Río de la Plata. De la organización del sistema de postas dependía la comunicación regular con el interior del país y con Perú, Chile y Paraguay. Los correos ordinarios atendían las principales ciudades: Lima, Cuzco, Potosí, Guamanga, La Paz, Arequipa, Quito, Trujillo, Piura y las pequeñas po-

blaciones del trayecto, pero no pasaron del sur de Huamahuaca. Aun cuando existían factores que aconsejaban prolongar el correo hasta la región del Plata, la familia Carvajal marginó esta plaza porque no tenía conciencia de su importancia.

En la sociedad tampoco existía el hábito de la correspondencia. La elevada clase social que tenía alguna educación escribía poco, aprovechando la oportunidad que le ofrecían los pasajeros que, por lo general, hacían sus viajes con los arrieros en caravanas de carretas. Los comerciantes despachaban correos a su costa según las necesidades. Pese a los bajos niveles educativos, el correo afectaba a todo el conjunto social.

Concolorcorvo, en el *Lazarillo de ciegos caminantes*, dice que ni en Buenos Aires ni en todo el Tucumán había correos fijos hasta que no los estableció en 1748 Domingo Basavilbaso, después de un largo período de gestiones, debido a que no se apreciaba entonces la utilidad del correo [8]. Durante algún tiempo a la población le era hostil el servicio de correos y no le confiaba la correspondencia. Desgraciadamente el ideal de la comunicación no recibía prioridad en el contexto mental de una parte de aquella sociedad.

Los correos de Buenos Aires hasta Lima salían de dos en dos meses, hasta que en 1787 el virrey Loreto estableció cuatro despachos más [9]. La partida de los correos era en día fijo y en casos urgentes se utilizaban mensajeros extraordinarios que costeaba el remitente. Para mantener activas las comunicaciones recíprocas entre el Río de la Plata, Perú y Chile eran necesarios 108 correos por año.

Desde 1748 hasta que tiene efecto la incorporación del correo a la corona residieron en Buenos Aires los tenientes que dependían del correo mayor. En julio de 1767 Domingo de Basavilbaso fue nombrado administrador del correo marítimo por el marqués de Grimaldi; los correos terrestres pasaron también a depender de él. Las dos vías principales de comercio, Chile y Perú, fueron las primeras atendidas por el

[8] En 1707 se intentó unir el correo de Perú con el Río de la Plata. Volvió a insistirse en 1717 y 1720 y fracasa también esta iniciativa de los vecinos de Buenos Aires que pedían la ampliación de la ruta postal, colocando como vértices del triángulo las ciudades de Potosí, Buenos Aires y Santiago de Chile.

[9] El virrey Loreto realizó importantes mejoras en los caminos. «Memorias de Loreto»; *Memorias de los virreyes del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1945, p. 29.

nuevo servicio de correos. En las viejas rutas de los dos países se establecieron postas; algunas eran al mismo tiempo fortines de protección contra los asaltos de los indios, peligro que no desapareció de inmediato.

Al poco de fundarse el virreinato del Río de la Plata se realizó una de las mayores empresas en las comunicaciones terrestres de Sudamérica. Ante las enormes distancias que tenía que recorrer la correspondencia, se creó una nueva línea en 1767 que saliendo del puerto de La Coruña iba directamente a Buenos Aires. El calendario de salidas y llegadas a los puertos se estableció de forma rígida, pero significaba un cambio radical en la sistemática distribución postal en la América meridional. A través del correo terrestre se unían puntos extremos como Asunción, Chile, Potosí y Lima. Buenos Aires se había convertido en el principal centro distribuidor de la correspondencia de España. Uno de los objetivos del correo marítimo La Coruña-Buenos Aires fue acabar con el contrabando de la colonia de Sacramento en el Río de la Plata; también fue una especie de desafío de Carlos III a la burguesía andaluza.

Debido a los peligros que tenía la navegación por el estuario del Plata, los paquebotes quedaban en Montevideo y los pasajeros, correspondencia y carga eran trasladados a Buenos Aires en pequeñas embarcaciones. Pese a las reiteradas protestas de Buenos Aires, Grimaldi mantuvo el puerto de Montevideo por razones geográficas. Antes de la creación de la línea marítima La Coruña-Buenos Aires la correspondencia llegaba en los navíos de aviso y, una parte, en buques portugueses. Las comunicaciones con Buenos Aires fueron malas. El jesuita alemán Anton Sepp cuenta los peligros del viaje realizado de Cádiz a Buenos Aires en 1689: fueron 76 días en estrechos camarotes, con plagas de sabandijas y «una enorme mortalidad» de hombres. El relato epistolar de Sepp coincide en algunos aspectos con lo que cuenta Vázquez de Espinosa sobre las ratas y su regreso a España en 1622.

Con la creación del correo marítimo Domingo de Basavilbaso organizó las nuevas líneas del correo terrestre. El viaje por tierra de Buenos Aires a Lima requería tres meses y a Chile de 25 a 30 días con la cordillera en buenas condiciones. El nuevo correo facilitó también la comunicación recíproca de las colonias. Una carta de México para Chile se remitía primero a Lima y de allí a Buenos Aires y Chile adon-

de era conducida por tierra, cuando antes tenía que llevarse a España para volver a buscar en América el puerto de su destino, según cuenta Barros Arana.

Desde 1778 había ya cuatro grandes itinerarios de postas, que dependían de la administración principal de correos marítimos de Buenos Aires: carrera de Potosí, carrera general de Chile, carrera general de Tucumán a Mendoza, carrera general del Paraguay y a partir de 1780 se estableció la carrera general de Uruguay. Fueron éstos los primeros caminos definidos para los correos terrestres. El primer puente de peaje —al que siguieron otros—, construido en la Argentina, fue el del río Luján por exigencias del correo.

La carrera general de Potosí se inauguró en 1771, lo mismo que la de Chile; cubría la distancia de 716 leguas y constaba de 49 postas o paradas que estaban a cargo de un maestro de postas, obligado a mantener caballos de remuda y postillones para conducir las caballerías. Las postas no respondieron a un estudio planificado; se establecieron a medida que las necesidades lo requerían y siempre que un vecino estuviese dispuesto a ocupar el cargo de maestro de postas. Según los datos que aporta Walter Bose el número de caballos de una posta nunca debía ser inferior a 50.

La carrera de Potosí salía de Buenos Aires y por Córdoba y Salta alcanzaba Potosí, que pertenecía a la administración de correos de Lima. En la posta de Saladillo se separaban los correos que iban a Potosí y Chile: uno seguía rumbo al norte y el otro al oeste [10]. De Potosí partía el correo de Lima, ciudad que distaba 411 leguas. Potosí era más fácil de ser alcanzado por la vía terrestre, a partir de Buenos Aires, que por Lima. Para llegar a Potosí por la ruta de Lima era preciso tener en cuenta la barrera de los Andes. El correo se distribuía a caballo y en Lima era difícil encontrar el número de caballos que exigía la carrera, aunque a la hora de elegir los itinerarios de las postas se optó por tener en cuenta factores geográficos más que la provisión de las caballerías.

[10] R. de Castro Esteves cita un manuscrito que le sirve de base para la reconstrucción de las carreras de postas donde se dice que los correos seguían juntos hasta la Esquina de Castillo. Pero varios documentos de la época consignan la separación de ambos correos en Saltillo. R. de Castro Esteves, *Historia de correos y telégrafos de la República Argentina*, Buenos Aires, 1938, vol. II, p. 176.



Rutas del correo terrestre de América meridional. Siglo XVIII.

Entre San Miguel de Tucumán y la villa de Potosí se pasaban varios ríos caudalosos que detenían la carrera en época de lluvias, como los de Perico y Pasaje.

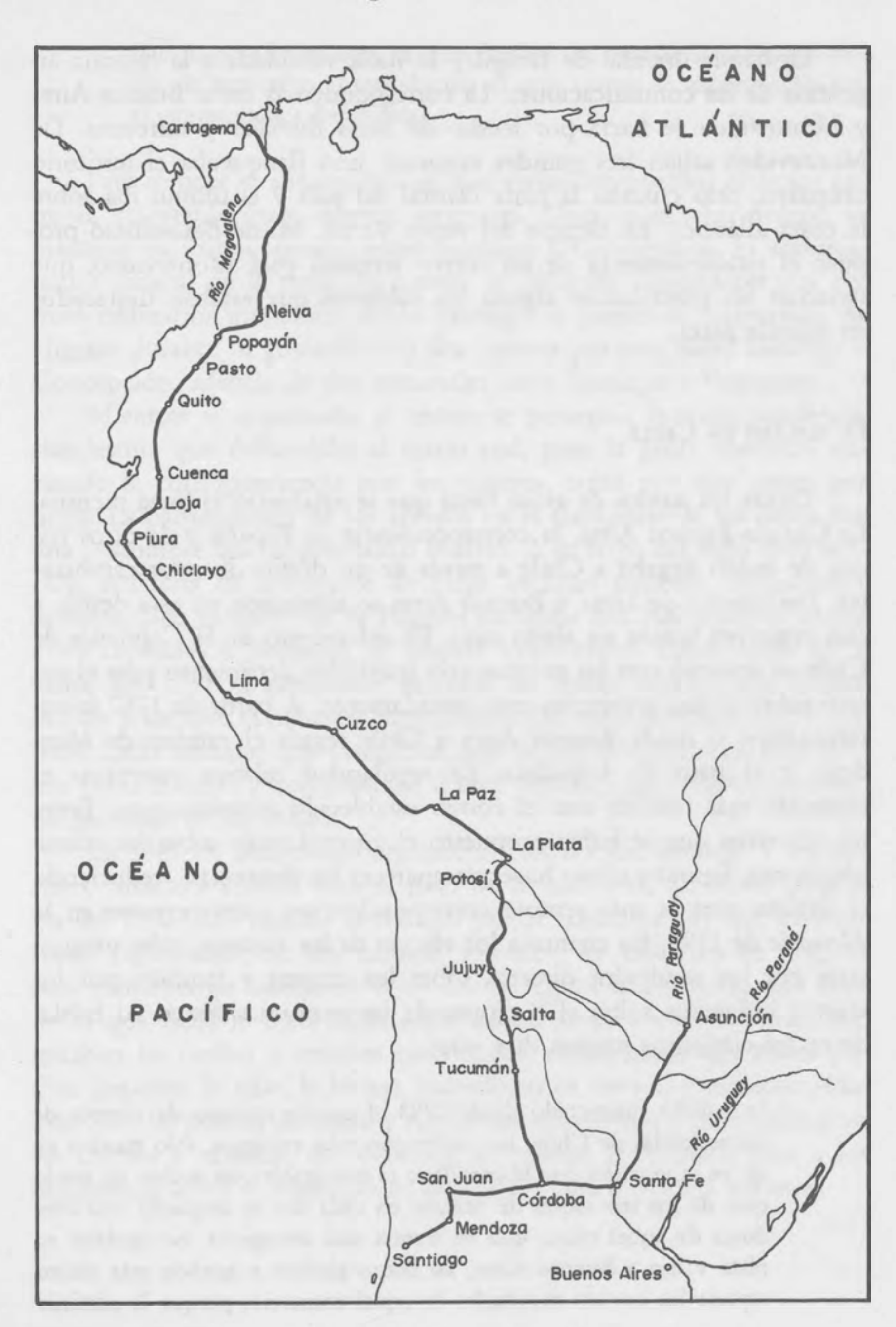
La carrera de Chile constaba de 68 postas y de un recorrido de 761 leguas. Salía de Buenos Aires hasta Mendoza y Uspallata; de allí a Santiago donde se dividía en dos ramales: uno que iba hacia Valdivia y el otro hasta Copiapó. Así como el camino de Potosí era transitable para toda clase de caballerías y viajeros, pese a que tenía algunos pasos difíciles, la ruta de Chile, de Mendoza a Santiago, se podía tramontar solamente por los correos de a pie en los meses de invierno. El correo que atravesaba aquellas soledades con el fardo de la correspondencia entre la nieve era un tipo humano de valor y de fuerza excepcionales. Correos y arrieros que cruzaban la cordillera nevada aspiraban la muerte como los monjes de los Alpes. De ellos escribe Santiago Estrada: «Son conductores de fortuna para el comercio y de felicidad para el que sueña con el amor, son portadores de una dicha de que no disfrutan, de una fortuna de que no gozan, de un drama en que no son actores».

A. Higgins mandó edificar algunas casillas o tambos que aliviaran algo el paso de la «cordillera nevada». Los correos llevaban los alimentos, la leña y la bebida fuerte para combatir el frío. Cuando se les obligaba a cargar más de tres arrobas en época de nieve empleaban 14 días para cruzar la cordillera. En algún tiempo, al pie de la cordillera, en Uspallata, hubo postillones prácticos que acompañaban a los correos, según la correspondencia que debían llevar.

La distribución de la correspondencia de España a través de la cordillera se acordó con carácter provisional y sin normas fijas, para evitar las dificultades de la navegación por el Pacífico andino a causa de las corrientes de aire.

La carrera de postas de Tucumán a Mendoza tenía un itinerario más corto que incluía 22 postas y 235 leguas de camino. La línea recorría las ciudades de Catamarca, La Rioja, San Juan y Uspallata.

La carrera del Paraguay partía rumbo a la Asunción y en las 403 leguas que cubría había 50 postas. Las principales ciudades del recorrido eran Santa Fe, Corrientes y pueblos de misiones de los jesuitas. Hasta que se estableció el virreinato del Río de la Plata el correo de Paraguay se hizo a cambio de concesiones, sin que costase dinero alguno a la corona.



El correo terrestre. Siglo XVIII.

La banda oriental de Uruguay se halla vinculada a la historia argentina de las comunicaciones. La correspondencia entre Buenos Aires y Montevideo se hacía por medio de rutas fluviales y terrestres. De Montevideo salían tres grandes caminos: uno flanqueaba el territorio uruguayo, otro cruzaba la parte central del país y el último iba sobre la costa atlántica. En tiempo del virrey Vertiz, M. de Basavilbaso propuso el establecimiento de un correo semanal para Montevideo, que llevarían sin gratificación alguna los soldados que estaban destacados en aquella plaza.

El correo en Chile

Desde los navíos de aviso hasta que se estableció la línea mensual La Coruña-Buenos Aires, la correspondencia de España y de otros reinos de Indias llegaba a Chile a través de un desfile de rutas cambiantes. Los correos de Lima y Buenos Aires se alternaron en este desfile y aún conviven juntos en algún caso. El aislamiento de la Capitanía de Chile se acentuó con las guerras, con inevitable detrimento para el correo sobre el que gravitaron muy pesadamente. A partir de 1767 la correspondencia desde Buenos Aires a Chile seguía el camino de Mendoza y el paso de Uspallata. La regularidad relativa constituía el contraste más notable con el correo establecido anteriormente. Entre los objetivos que se había propuesto el virrey Loreto sobre las comunicaciones, figuraba cómo hacer desaparecer las distancias, «reduciendo el tiempo para la más remota correspondencia», como expone en la *Memoria* de 1790. En cuanto a los efectos de los mismos, cabe preguntarse por los resultados directos sobre los correos y también por los efectos indirectos sobre el conjunto de las comunicaciones. Al hablar de establecimientos nuevos dice que:

> Se hallaba proyectado desde 1783 el establecimiento de correos de encomiendas de Chile, los cuales con tales encargos, solo pueden girar en la estación que la cordillera es transitable con mulas: de modo que, de los seis meses de verano, en cada dos se despacha una conducta de aquel reino, que en treinta días transporta los caudales en plata y oro a Buenos Aires; así como giraban y giraban esta última especie los correos mensuales de aquel comercio, porque la adminis-

tración no admite otra, ni sería factible sin retardar la correspondencia, de aquí vino el introducirse el otro correo de encomiendas por el administrador Basavilbaso.

Para romper el aislamiento en que vivían los pueblos chilenos entre sí, se establecieron correos interiores. Durante mucho tiempo se mantuvo un correo general entre Santiago y Concepción. El administrador general de la renta de correos se obligaba a establecer dos correos ordinarios mensuales desde Santiago al puerto de Valparaíso. A. Higgins durante su gobierno fijó dos correos por mes entre Santiago y Concepción, además de dos semanales entre Santiago y Valparaíso.

Mientras se organizaba el correo se perseguía la correspondencia clandestina que defraudaba al erario real, pues la gente continuó enviando la correspondencia con los viajeros, tanto por mar como por tierra. La participación de los arrieros en el transporte de las cartas fue una costumbre que se generalizó mucho. A lo largo del siglo XVIII muchos acuerdos de transporte de carga incluían también obligaciones postales. Una prohibición de Higgins castigaba con 500 pesos de multa a los capitanes o pasajeros de buques que llevaran cartas fuera de la valija. En 1797 el presidente marqués de Avilés castigó con fuertes multas a los que conducían correspondencia entre los puntos con correos. Estas medidas que castigaban con dureza los correos ilegales fueron poco eficaces y continuó ese tráfico privado, que además no ofrecía garantías de seguridad.

En 1769 D. Basavilbaso organizó el correo entre Santiago y Buenos Aires. Instituyó correos para el paso de la cordillera, así como para la vía del Perú. Para facilitar el tránsito por la cordillera hay que calificar como espléndidos, no sin motivos sobrados, los esfuerzos de Higgins para mantener las casillas en buen estado. Quizá la acusación más dura de lo que fuera la mala inclinación de los arrieros y transeúntes, que miraban las casillas o refugios como casas abandonadas que todos podían disponer de ellas, la hiciera Basavilbaso en carta al presidente: «Habían roto las puertas de cobre y robado las provisiones almacenadas para los correos y vendido en Mendoza las puertas de entrada, pese a las ordenanzas sobre el buen uso de las casillas para arrieros y correos».

El servicio de correos en Cuba

En los primeros años de la colonia el correo se asentaba sobre fundamentos muy débiles, pues comenzó a ejercerse como un negocio particular. Respondía más a una necesidad inmediata que a la formulación racional. No se consideró ni renta de la corona, ni servicio público, ni había norma reguladora. Las cartas se conducían a mano por los viajeros y arrieros o bien por mensajeros ocasionales enviados por los comerciantes. Se actuaba siempre según estos modos sencillos que ya hemos visto en otros territorios de las Indias.

En los siglos XVI al XVIII la correspondencia desde España llegaba hasta La Habana por los navíos de aviso, que viajaban con convoy de la armada. El número de estos buques varía a lo largo de los siglos, igual que la regularidad en los viajes. Sabemos que los períodos bélicos, además de constituir un factor inquietante en la metrópoli, incidieron negativamente en los correos entre España y América.

Para tratar de canalizar el problema postal, en 1756 se creó en la isla el oficio público de correo mayor y se confió este cargo al regidor de la ciudad de San Cristóbal. A raíz de este nombramiento el conde de Castillejo, que había de ser el último Carvajal de los correos mayores de Indias residentes en el Perú, reclamó los derechos que tenía a ese cargo, sin explicar por qué hasta entonces no habían establecido ellos el correo en Cuba [11]. Al año siguiente se estableció la primera estafeta de correos en La Habana para los correos ordinarios. Al mismo tiempo se fijaba el itinerario que habían de recorrer las postas desde La Habana hasta Santiago y los sitios donde debía emplearse el caballo. Según este itinerario las postas directas hacían 46 relevos entre estas dos ciudades que se hallan en los extremos opuestos de la isla. El correo salía de la capital a las 12 de la noche del primer día de cada mes. En recorrer la ruta empleaba 14 días. En 1791 se amplió el servicio a dos correos por mes.

Durante el tiempo en que el oficio de correo mayor permaneció en arrendamiento no se pagaba por los caballos que servían a los co-

[11] Sobre la fecha del comienzo de los correos en la isla de Cuba, existió gran confusión durante muchos años. El error se remonta a 1842 cuando Jacobo de la Pezuela dio la fecha equivocada en *Ensayo histórico de la isla de Cuba*, difundida después por la *Guía de forasteros*. El mismo Pezuela rectifica la fecha en el *Diccionario geográfico* publicado en 1863.

rreos extraordinarios, al considerarlos «correos del rey». 30 años después del establecimiento de los correos terrestres ordinarios, no habían producido el efecto decisivo esperado, sino por el contrario, cada día se experimentaban mayores atrasos, denunciados por la prensa de la capital.

La pertenencia al rey significaba que por este motivo los dueños de las haciendas que atravesaban los caminos habían de facilitar los caballos, para que los correos del rey pudieran hacer los relevos sin que se abonase cantidad alguna por ello. Se obligaba también a los correos ordinarios a prestar el mismo servicio, ofreciéndoles una compensación de tres cuartillos de real por cada legua de recorrido, sin que se pagara por los caballos, cuya prestación se consideraba derecho real. Esta servidumbre de los hacendados, que se había constituido desde el principio, desaparece al finalizar el siglo XVIII porque la imprevisión de propósito entorpecía los correos.

La carrera de La Habana, así llamada porque Cuba se convierte en instrumento fundamental de la administración en América como único puerto colonial de llegada y salida de la línea que parte de La Coruña desde 1764. Desde el puerto de San Cristóbal la carga se distribuía por una extensa geografía: para las Antillas, virreinato de Nueva España, Nueva Granada y Tierra Firme y hasta 1767 también para Perú, Chile y región del Plata. Se configuraba una reorganización del tráfico postal basada en el mayor control de la corona. La distribución de la correspondencia desde La Habana se hacía siguiendo dos rutas distintas: la de Tierra Firme y la de Nueva España.

Cuando en el siglo XIX las colonias entran en un proceso de crisis decisiva, una nueva política de correos marítimos se perfila para Cuba y Puerto Rico. Los correos marítimos a Cuba dependerán de compañías privadas. Primero entre 1802 y 1827, época de convulsiones bélicas, la correspondencia la transportan buques de guerra del Ministerio de Marina. A consecuencia de las guerras, la incomunicación con Cuba fue casi absoluta. La poca correspondencia que se recibía llegaba en buques mercantes de manera confidencial y con mucho riesgo, pues los barcos de guerra apenas prestaron atención en estos años a la correspondencia pública.

A partir de 1827 se concedió el servicio a la empresa privada Empresa de Correos Marítimos de La Habana, con sede en Cuba. Se encargaría de llevar la correspondencia sobre la base de grandes privile-



Rutas del correo marítimo y terrestre en la región del Caribe. Siglo XVIII.

gios, como exención del derecho de tonelaje, anclaje y puerto. Desde 1764 este servicio había dependido de la administración real. La Empresa de Correos Marítimos sustituyó el puerto de La Coruña por el de Cádiz, debido a las presiones de los comerciantes cubanos. Durante 20 años la Empresa funcionó bien, bajo la dirección de Joaquín Arrieta, principal accionista [12]. Después de su muerte el Banco Español de Ultramar, posterior Banco de Fomento y Ultramar, obtenía los derechos de la antigua Empresa y negoció un nuevo servicio en abril de 1847, con el nombre de Empresa de Correos Marítimos.

El contrato con la nueva Empresa fue cancelado de forma unilateral por el gobierno en abril de 1851 y pasó el correo marítimo a depender de la administración pública, sin mejorar ni en rapidez ni en el número de servicios. Un año antes, en 1850, el gobierno había encargado al nuevo gobernador de Cuba, general Gutiérrez de la Concha, que propiciase la formación de una compañía que sustituyera a la Empresa, pero el proyecto de contrato que presentaron diez grandes capitalistas no fue aceptado por el gobierno, que asumió directamente el control de la correspondencia.

A los seis años los correos marítimos pasan a la empresa francesa Gauthier Hermanos y Cía del comercio de París, sustituida después de un año por la casa española Bofill, Martorell y Cía. Para el transporte de la correspondencia, después de cesada la compañía de correos, se utilizaron contratos distintos; se acudió a la compañía de vapores Mala Real Inglesa, al vapor correo Saint Thomas, que llevaba el correo para los navíos ingleses y terminaba en Southampton.

Cuando la empresa de vapores Antonio López —desde 1881 Trasatlántica Española— obtiene el contrato oficial del correo marítimo,

[12] «Dictamen relativo a la renovación de la actual empresa de Correos Marítimos», *Acuerdos* tomados por la Junta etc., 1844, en B.N., Secc. Manuscritos, Ms. 19.519, 2, fols. 113 y ss. La Junta encargada de dictaminar sobre la renovación del contrato aconseja que el gobierno de la isla costee la construcción de varios buques —de acuerdo con la petición de Arrieta— aumentando en proporción el capital que tiene en la empresa. Se dice en el texto que algunos barcos estaban inutilizados. Según los datos que proporciona la Junta, el Estado ahorraba anualmente 35.000 pesos del traslado a Cuba de la correspondencia de oficio. Las ganancias líquidas obtenidas por la empresa —por el cobro del importe de la correspondencia pública— desde el 1 de junio de 1827 al 31 de diciembre de 1828, ascendieron a 1.530.217 reales de vellón, y aparte los fletes de frutos y pasajeros.

provoca frecuentes resistencias en la prensa y en el parlamento, como la de Martos y Mosquera en 1882, que piden al gobierno que revoque un servicio que el marqués del Campo ofrece gratuito y al gobierno costaba 840.000 pesos en oro anuales.

En cuanto al servicio interior de correos, al comenzar el siglo XIX funcionaban 12 administraciones de postas en la isla. Pinar del Río, llamada en los primeros tiempos Nueva Filipinas, hasta 1828 desconocía lo que era el correo. Las cartas quedaban retenidas en La Habana en espera de la ocasión que permitiera remitirlas a su destino. En algunos lugares el correo funcionaba con carácter provisional, a expensas de comisiones de particulares. En la *Guía de forasteros* de la isla, de 1824, figuran 25 paradas de posta en un total de 238 leguas atendidas.

El correo interior, que en la primera mitad del siglo XIX había tenido adelantos notables, continuó mejorando en modernización y eficacia. En función de los datos relativos al correo quedó definitivamente establecido en la década de 1850 a 1860. Gutiérrez de la Concha fue artífice principal de las medidas sobre las reformas en las tres ocasiones que estuvo como capitán general de la isla. En el año 1855 se hicieron las principales; consistieron en aumentar las salidas del «correo general» de la isla que unía la capital con Santiago. Para atender mejor esta carrera, se abandonó la ruta de Trinidad que existía desde el siglo XVIII, y en su lugar se aprovechó el ferrocarril hasta Cacagua y de aquí por tierra a Sancti Spiritus. Prosiguieron las mejoras y en 1856 quedaba establecida la distribución central con varias extensiones radiales.

Capítulo X

LOS FERROCARRILES EN PERÚ, MÉXICO, ARGENTINA Y CHILE

Los inicios del ferrocarril en Perú

Como ha señalado Romero [1], el guano contibuyó en algo al progreso de la república peruana, aunque presente un aspecto general de desorden y poco provecho en el campo de las finanzas y de la política general del Perú. Los gobiernos de la América del Sur pusieron la mejora material de sus jóvenes repúblicas como el primer y más importante objetivo de sus programas; de este modo, las obras públicas fueron —y aún continúan siendo— la base de la reconstrucción hispanoamericana tras conseguir su independencia respecto a España.

En este sentido, fue el Perú el primer país sudamericano que inició el plan de construcción de ferrocarriles. Por la difícil orografía peruana, que en los tiempos de la conquista había permitido la pervivencia de comunidades incaicas durante muchos años, era sabido que una de las causas que impedían la explotación de sus múltiples riquezas era la falta de caminos y medios modernos de comunicación. Por eso, en Perú era necesaria la construcción de caminos de hierro que permitiesen la explotación de sus múltiples recursos. Puede decirse que entre los estados del continente americano es Perú al que más costosa ha resultado la construcción de ferrocarriles; a la vez, es la primera nación sudamericana que contó con un ferrocarril, y también el país cuyos ferrocarriles circulan a mayor altitud.

Ya en los albores del siglo XIX, durante las campañas y luchas por la independencia de aquellas tierras, San Martín había dispuesto mejo-

[1] Emilio Romero, *Historia económica del Perú*, Lima, 1949, p. 399.

ras en la carretera que unía Lima y El Callao. Pero había de ser Simón Bolívar quien iniciase la línea férrea entre ambos puntos: el decreto dictatorial del 13 de mayo de 1826 debe considerarse como el punto de partida de la historia del ferrocarril. En él había una convocatoria para la construcción de un *camino de hierro* entre Lima y El Callao, en la que se rectificaban las propuestas que en tal sentido habían presentado Juan Begg y Francisco Quiroz. El proyecto se plasmó en un contrato que se formalizó con Quiroz, Guillermo Cochrane y Juan Andrés Fletcher para la construcción de una vía que uniese ambas ciudades mediante vehículos de tracción animal, aunque con rieles para sus ruedas; pero este proyecto no llegó a prosperar por la activa oposición de Juan Matchinson, quien tenía por entonces el privilegio para la construcción de caminos-carriles en el Perú [2].

Más tarde, cuando el general Luis José de Obergoso ocupaba la presidencia provisional de la república, encomendó a Tomás Gill en 1834 la construcción de esa línea férrea Lima-Callao, que habría de cubrir los pocos más de 13 kilómetros de distancia que separaban la capital del puerto: sin embargo, Salaverry anularía al año siguiente esta concesión por no considerarla de carácter práctico. A pesar de ello, el mariscal Ramón Castilla resolvió, mediante un decreto fechado el 15 de noviembre de 1845, la construcción de una vía férrea cuya concesión debería entregarse a una empresa privada, a la que se fijaron ciertos requisitos. Fruto de ello fue el correspondiente contrato con Pedro Gonzáles Candamo —el hombre más acaudalado del país, y poseedor de la mayor parte de las acciones de la empresa— y Vicente Oyagüe, firmado en diciembre de 1846, en el que se les otorgaba el privilegio de su explotación durante 25 años.

La nueva empresa fue apoyada por las autoridades, cuya ayuda permitió proseguir adecuadamente y con ritmo regular los trabajos: un decreto de diciembre de 1849 ordenaba proteger a los ingenieros y demás trabajadores contra las gentes que dificultaban los trabajos, quitaban las señales o destruían las obras ya realizadas. Gracias a ello, en junio de 1850 ponía el presidente Castilla la primera piedra de la Es-

[2] Una cierta aproximación a esa temática puede encontrarse en la *Historia de las carreteras del Perú*, V Congreso Panamericano de Carreteras, Lima, 1956, especialmente en las pp. 21 y ss. Igualmente puede consultarse la obra de Jorge Basadre; *Historia de la república del Perú*, Lima, 1946, 2 vols.

tación de Lima. Los trabajos prosiguieron a buen ritmo: a la vez, a medida que éstos avanzaban, se ponían en servicio los tramos ya construidos del ferrocarril, con lo que el transporte de materiales ayudaba a la construcción de nuevos tramos. Por todo ello, en julio de 1851, el tren construido por el ingeniero Juan Nugent Rudall hizo el recorrido completo entre la estación de El Callao y la de San Juan de Dios en Lima. El coste de la obra había sido de 500.000 pesos: el primer ferrocarril de Perú, y de toda la América del Sur, había entrado en servicio.

A partir de ese momento, y en el período de 17 años que abarca desde esa fecha hasta 1868, el interés general relativo a las comunicaciones se volcó sobre el tema del ferrocarril; así, tras esta línea Lima-El Callao, se acometieron otras dos. La primera de ellas fue la de Arica-Tacna, con cerca de 63 kilómetros de recorrido, que tuvo su origen en un decreto de 1850 en el que se ordenaba su construcción. La siguiente fue la de Lima-Chorrillos, con 14 kilómetros, cuyo proyecto se decretó en 1851, aunque sus trabajos no comenzaron sino cinco años después.

A raíz de esto, muy pronto se planteó el gobierno peruano dos opciones ferroviarias. Es sabido que en Perú podían construirse dos tipos de trazados ferroviarios: uno era el tipo de ferrocarril «transandino» o de penetración transversal, destinado a unir la costa con las elevadas regiones de la sierra, que es el tipo que realmente tiene importancia nacional; el otro era el «longitudinal», que servía para el transporte de la producción nacional a los puertos de embarque. Por ello, las opciones que se planteaba el gobierno peruano para el desarrollo de las comunicaciones ferroviarias en su suelo eran dos: o bien la unión entre Lima y la región andina (tipo transandino), o bien la unión entre Arequipa y la costa (tipo longitudinal). La primera parecía gigantesca por su coste y los problemas técnicos que aquellas montañas planteaban; la segunda, aunque de corto recorrido, tenía a favor que Arequipa era la segunda ciudad del Perú, con una población trabajadora y capacitada, cuyas turbulencias podrían disminuir con un intensivo tráfico de personas y mercancías. Con ello, además, se pretendía extender a las provincias los escasos beneficios producidos por la exportación de guano.

De este modo, en octubre de 1860 se concedía la autorización para construir el ferrocarril de Arequipa y, en febrero siguiente, Mariano F. Paz Soldán, Federico Blume y Manuel Echegaray exploraban los

terrenos donde había de realizarse tan ambicioso proyecto. Después de diversas concesiones, el gobierno de Pezet entregó la obra en 1864 a la Sociedad de Ferrocarriles del Perú, de Pickering y Gibson, quienes pagarían al Estado peruano la multa de 50.000 soles estipulada por no haber ejecutado la obra dentro de los plazos acordados. A pesar de ello, en el breve período del tercer gobierno del general Pedro Díez Canseco (1868) se acometió la construcción del ferrocarril entre Arequipa y la costa. Al igual que su ministro Juan Manuel Polar era Canseco también de Arequipa, y su interés por el proyecto de la línea de Arequipa recibió inmediata respuesta: entre los diversos licitadores, Benjamín Bates presentó un proyecto por valor de siete millones de soles, Edward Harmsen y Robert Bead uno de ocho, y Henry Meiggs otro de 12. Éste fue el elegido a pesar de su elevado coste, sobre la base de lo estudiado y trazado por los ingenieros Blume y Echegaray; en su favor pesaba la influencia del ministro Polar, pero también avalaba a Meiggs su experiencia probada como constructor de ferrocarriles en Chile (en concreto, el de Valparaíso a Santiago), y su conocido tesón.

La «era Meiggs» y su poderoso impulso

Las condiciones de concesión de esta línea Arequipa-Mollendo establecían que, del total del coste de la obra (12 millones de soles), dos millones servirían para adquisición de materiales en el extranjero, y el resto debía pagarse a H. Meiggs según las millas de ferrocarril construidas; el promedio era de 100.000 soles por milla (70.000 por los trabajos preliminares y 30.000 por la colocación de los rieles). Tras tomar Meiggs la dirección de los trabajos, consiguió que se inaugurase cinco meses antes del plazo. El ferrocarril tomó la ruta por Mejía debido a la influencia que los hacendados del valle de Tambo ejercieron sobre el presidente Canseco. Esto fue lo que propició la creación del puerto de Mollendo, que anteriormente había servido de fondeadero a los españoles y que entonces era un desierto, y a la vez la fundación de aquella ciudad; sus primeros habitantes fueron los trabajadores del ferrocarril de Arequipa, y los comerciantes y empleados con ellos relacionados. En contra de lo entonces acostumbrado, Díez Canseco no aceptó gaje o remuneración ninguna por la obra del ferrocarril de Arequipa.

El ingeniero-jefe de los trabajos en la línea fue el también neoyorkino Thorndicke, cuyos estudios y proyectos fueron revisados en nombre del Estado por los ingenieros peruanos Genit Backus y Ernesto Malinowsky, inmigrante polaco al servicio de Perú. También tomaron parte los peruanos A. Elmore, D.A. Crosby, E. Villarino y A. Tamayo en los trabajos subsiguientes. Destaca Romero que en esta obra trabajaron muchos obreros chilenos, casi 10.000, debido al alto salario que se les ofrecía y a la manutención y demás servicios; a estos obreros ya experimentados se unieron otros trabajadores peruanos y bolivianos. En el trazado, Meiggs eligió Mollendo para cabecera de línea en vez del puerto de Islay, que por aquellos meses (1870) estaba infectado de fiebre amarilla.

Lo más dificultoso de esta línea fue la cuesta de Cahuintala, que en poca extensión se eleva más de 1.600 metros; la construcción de este tramo duró casi un año, costando tres millones de soles, gastándose 19.000 barriles de pólvora en preparar los terrenos del ferrocarril y sus inmediaciones, y empleando una recua de 1.000 mulas y burros para el transporte de materiales en aquella difícil ascensión. El presidente Balta inauguró esta línea el 31 de diciembre de 1870, aunque las medallas conmemorativas lleven la fecha del día siguiente (1 de enero). Meiggs echó la casa por la ventana; el gasto de un solo banquete ascendió a 200.000 soles. Pero, en realidad, aquel fasto de lujo asiático no era un gasto, sino una inversión; tanto dinero puesto en marcha, capaz de comprar voluntades, y el prestigio conseguido con la obra le iban reportando nuevos contratos, como el ferrocarril de Lima a Jauja, del que se hablará luego.

El ferrocarril encontró también un entusiasta y decidido apoyo en el nuevo presidente coronel José Balta (1868-1872), el «héroe de Chiclayo», lo que hizo que la cuestión de los caminos y carreteras perdiera interés en favor del ferrocarril. Su gobierno buscó fondos para la construcción de ferrocarriles y otras obras públicas que desarrollaran la riqueza del país antes de que se acabase la exportación de guano. Así se logró la ley de 15 de enero de 1869, en la que se autorizaba al gobierno para contratar la construcción de las líneas férreas de Arequipa (más de 170 kilómetros), Puno-Arequipa (con más de 350 kilómetros), Chimbote-Huaraz (cerca de 60 kilómetros), Trujillo-Pacasmayo hacia Cajamarca, Lima-Jauja y otras que necesitase el país. Con este fin se contrató en París un empréstito de casi 60 millones de soles con la

casa Dreyfus, hipotecando todos los tributos peruanos, especialmente los impuestos de aduana y la propiedad de los ferrocarriles en construcción. El empréstito tuvo en Europa un brillante éxito, pues se logró una suma cinco veces mayor que la solicitada; pero eso cegó las mentes, y vino el enloquecimiento y la especulación. En 1872 se contrataba nuevamente con la casa Dreyfus otro empréstito de 15 millones de libras esterlinas (equivalentes a 75 millones de soles), de los que dos millones debían aplicarse a la irrigación de la costa, y los otros 13 a la construcción de los ferrocarriles de Cuzco, Cajamarca y Huaraz [3].

El ministro de Hacienda que tomó a su cargo la política ferroviaria fue Nicolás de Piérola, empujado por una generalizada corriente de opinión en todo el Perú que propugnaba que las rentas del guano [4] debían servir para capitalizar el país, y que debía ponerse fin al derroche financiero y fiscal de anteriores gobiernos; sin embargo, años después (en 1873 y 1903) y a través de la prensa, Piérola negaría haber querido ni recomendado tan onerosos empréstitos, afirmando que el público y el resto del gabinete se cegó entonces con las halagüenas perspectivas que parecían ofrecer el ferrocarril y las otras obras públicas a las que se quería destinar aquel dinero. A pesar de ello, y como se-

[3] El llamado «contrato Dreyfus» desató una tormenta de pasiones, protestas y escándalos por la zozobra del sistema fiscal y por la gran cantidad de nuevos préstamos a intereses de usura a que dio objeto. A este respecto, el poeta Luis Benjamín Cisneros, en un folleto titulado *¿Que no hay remedio?*, escribía en 1874: «Cuando recordamos... el absurdo proyecto y la más absurda realización del colosal, desproporcionado e infausto empréstito... y con él todos los dolorosos desengaños de 1873 y 1874, bajo cuyo peso yace abrumado el país; cuando recordamos que a todos estos hechos se han mezclado el favoritismo, el escándalo y los derroches fabulosos de la riqueza pública; sentimos en el corazón algo que podemos llamar las revulsiones del patriotismo, y quisiéramos borrar de la memoria humana hasta el recuerdo de los netandos episodios a los que ha dado lugar el contrato Dreyfus».

[4] Conviene recordar que, como garantía del préstamo, así como de negocio especulativo y compensación a cambio de suscribir el empréstito, Balta entregó al francés Auguste Dreyfus el monopolio de la venta del guano del Perú: la concesión abarcaba 2.000.000 de toneladas de aquel preciado abono. Pero el cambio en el sistema de comercialización del guano, antes se hacía por consignaciones, que el gobierno entregaba directamente a cada comerciante o importador, no generó ventaja alguna para la economía peruana. El empréstito de 1872 y la postración económica que trajo consigo, la competencia de los abonos sintéticos, el agotamiento de los mejores yacimientos de guano, y —sobre todo— la guerra con Chile en 1879 dieron el golpe de gracia a una ecomomía boyante que en pocos años conoció un rápido e imparable declive.

ñala Basadre, la figura del momento era el neoyorkino Henry Meiggs, empresario negociante y especulador quien ya había pasado por períodos de opulencia, bancarrota y recuperación, y que tenía un consolidado prestigio de constructor de ferrocarriles por los que ya había realizado en Chile.

En aquel momento, además de las líneas arriba mencionadas (Lima-Callao, Arica-Tacna, Lima-Chorrillos), había otras funcionando en Perú, como la de Trujillo-Salaverry y la de Iquique-La Noria, que eran ferrocarriles de tipo «longitudinal», obra de empresas privadas, y que habían sido realizadas sin muchas dificultades técnicas por las llanuras litorales de la costa peruana. Pero la acción de Meiggs había inaugurado un tipo de empresa ferroviaria distinto, que tenía grandes proporciones dispuesta a vencer las grandes dificultades orográficas, y con la intervención directa del Estado en su financiación y la dirección de sus trabajos.

La otra gran obra de Henry Meiggs fue el ferrocarril transandino, conocido en aquel momento como la línea Lima-Jauja y al que posteriormente se ha llamado Ferrocarril Central del Perú. En 1868, el gobierno peruano había comisionado a Meiggs, que era ya concesionario de la línea Arequipa-Mollendo, para que estudiase la posibilidad de construir esta dificilísima línea; a este propósito se eligió como inspector al ingeniero peruano de ascendencia polaca, Ernesto Malinowsky; al año siguiente se entregaban proyecto y presupuesto al gobierno peruano. Este ferrocarril había de ser el más difícil y grande del Perú, cuya planificación y primeros proyectos databan de 20 años atrás. Adjudicada esta línea a Meiggs, se empezó a construir en 1869 y en enero siguiente se ponía la primera piedra de la estación. El jefe de los trabajos sería en esta ocasión el mencionado ingeniero Malinowsky, aunque gran parte del camino abierto entre Matucana y Oroya fue dirigida por el ingeniero Martin van Brocklin; éste sería años más tarde el constructor del metropolitano elevado de Nueva York. Junto a ellos trabajaron Joseph Hinckel, W.S. Woogie y los peruanos Eulogio Delgado y M.F. Paz Soldán.

Debe aquí destacarse que en la construcción de esta línea se produjeron dos interesantes circunstancias o hechos. El primero de ellos es que la mayor parte del personal obrero lo constituían chinos, contratados y traídos al efecto, seguidos por peruanos, chilenos y otros sudamericanos. Todos ellos realizaron los tramos bajos, pero a partir de

los 1.500 metros de altitud sólo trabajaron indios peruanos, los únicos capaces de resistir las condiciones de aquella altitud que superaba los 4.000 metros sobre el nivel del mar. El segundo hecho es que los chinos fueron los mejores y más dóciles obreros del ferrocarril, ganándose una justa fama que les haría ser contratados, más tarde, para la construcción del Gran Central Pacífico en los Estados Unidos. Los chinos trabajaban por un salario neto de 80 centavos, pagados los gastos de casa, comida y atención médica; desgraciadamente, fueron diezmados por la *fiebre de verruga*, que acabó con varios centenares de ellos.

Desde Lima se tomó la ruta por Chosica: situada a 60 kilómetros de El Callao, contaba ya con 890 metros de altura sobre el nivel del mar. Prosiguió la línea por San Bartolomé (¡a 17 kilómetros de Chosica y 1.500 metros de altitud!). Siete años pasaron antes de que la línea llegase a Chicla (en el kilómetro 141 del trazado), y fue preciso vencer las terribles dificultades que ofrecía aquel espacio andino; por fin, tras construir el famoso puente de Verrugas, se llegó hasta Matucán, ya en plena sierra, a 101 kilómetros de El Callao y con 2.390 metros de altitud. Cuando llegó el ferrocarril a La Oroya, en sólo 222 kilómetros se había subido a una altitud de 2.800 metros sobre el nivel del mar: esta hazaña de la técnica y la ingeniería había proporcionado al Perú el ferrocarril más alto del mundo. Los materiales empleados en la construcción provenían de Inglaterra y Estados Unidos, y muchas maderas de sus durmientes se trajeron de Chile. Todo ello fue transportado en un número de aproximadamente 800 mulas y burros al día. Costa y Lautent calculó que el coste de tan extraordinaria obra superó la suma de 20 millones de soles.

Los trabajos de esta línea constituyen uno de los capítulos más interesantes de la historia de las comunicaciones, por los grandes obstáculos naturales vencidos para su construcción, y por las penalidades que sufrieron los hombres que en él intervinieron. Sólo la ciencia y la técnica, junto con la colaboración de ingenieros y profesionales de diferentes nacionalidades y continentes pudieron vencer la cordillera de los Andes. De todo ello la construcción del puente de Verrugas se consideró en aquella época como una obra maestra de la ingeniería mundial, así como el sistema de ascensión en los Andes: en menos de 140 kilómetros se ascendía en zigzag a 4.774 metros de altitud. Los puentes construidos en la garganta de El Infiernillo aún hoy son señalados como verdaderas obras maestras de la ingeniería; y el túnel de Galera,

a 4.775 metros de altura y con más de un kilómetro de longitud, requirió la dirección o supervisión de cinco ingenieros.

Meiggs no llegó a ver terminada su obra, que duró muchos años aún, y dejó en funcionamiento sólo el tráfico de Lima a San Bartolomé; con motivo de la guerra del Pacífico fue preciso suspender en 1879 la construcción de la línea. Más tarde, el gobierno entregó la obra de conclusión de la línea a la Peruvian Corporation, cuyos trabajos se iniciarían en 1890; tres años después el ferrocarril llegaba a La Oroya. Con esta ciudad, el ferrocarril hizo lo mismo que la línea anterior con el puerto de Mollendo. Antes, La Oroya había sido un pueblo pequeño, cuya única importancia era la de ser el punto de partida para los viajeros que se dirigían a Cerro de Pasco por el camino carretero; desde la llegada del ferrocarril se convirtió en uno de los centros mineros y de fundición más importantes de toda Hispanoamérica, así como en cabecera de importantes ramales a Huancayo, Ayacucho, Huancavelica, Abancay (en este siglo empalmó con el ferrocarril de Cuzco), por el sureste, y del empalme con el de Cerro de Pasco y Huánuco por el noroeste.

Hasta 1905 no comenzó la construcción de la sección de Huancayo, que quedó abierta para el tráfico hasta Huari en 1906, y dos años más tarde alcanzaba Huancayo, a 346 kilómetros de El Callao. De esta línea se han dicho y escrito muchas cosas; así, por ejemplo, cuando en 1926 se publicó en Buenos Aires la *Guía azul de comunicaciones de Sur América* para aquellos viajeros que entonces iniciaban lo que hoy es la poderosa corriente que llamamos «turismo», podía leerse:

> El tren, cada 8 km. de recorrido, ha aumentado otros 1.000 pies de altura. Durante los meses de invierno, de abril a noviembre, época en la que no sale el sol, los habitantes de Lima y Callao, con una hora de viaje, pueden llegar a Chosica, lugar en donde el sol es perpetuo. ¿Qué otra capital del mundo tiene tal sitio a una distancia de una hora?

Otra obra de Meiggs sería el ferrocarril Arequipa-Puno, hacia Cuzco, con 352 kilómetros de recorrido. Nuevamente fue John Thorndicke el ingeniero jefe de los trabajos. Las obras de este ferrocarril se inauguraron en enero de 1870, con la asistencia del ministro de la Guerra, que era también hermano del presidente Balta. Sin embargo, las obras

propiamente dichas tardaron más de un año en empezar a ritmo regular; esto se debía a que Europa, alarmada por la tensión franco-prusiana, no enviaba materiales de construcción, acaparándolos en previsión de futuros conflictos.

Este ferrocarril no requirió, como los anteriores, grandes trabajos de ingeniería; a poca distancia de Arequipa empieza la zona de los altiplanos, donde bastaba con tender rieles hasta Puno, en la orilla occidental del lago Titicaca. Sin embargo, la gran altura y el frío de aquellas punas ahuyentó a los trabajadores extranjeros, por lo que la mayor parte del ferrocarril fue trabajada por los indios pequeños. El 1 de enero de 1874 se inauguraba esta línea; su prolongación hacia Cuzco, tras elegir el punto de Juliaca para realizar allí la bifurcación, había de demorarse aún muchos años, y no llegaría más allá de Sicuani, a muchos kilómetros todavía de la ciudad de los incas. Sólo en el siglo XX culminaría esta obra con la llegada hasta Cuzco.

También por aquellas fechas, en febrero de 1871, se colocaba la primera piedra del ferrocarril Ilo-Moquegua, cuya concesión había obtenido la compañía Daves Brothers; ésta encomendó su construcción a H. Meiggs. La obra, dirigida por John Thorndicke y Joseph B. Hill se llevó a cabo con toda regularidad, y se acabó en agosto de 1873. Con respecto a los demás ferrocarriles de las regiones del norte de Perú, es evidente que fueron de extensión menor y de pocas dificultades técnicas; quizá la falta de altiplanos, en un terreno dominado por las grandes cordilleras y montañas andinas, fueran la causa de que ni se proyectaran ni se construyeran grandes ferrocarriles. Por otro lado, el final de aquellas líneas sólo podría ser la selva, lo cual las hacía más costosas y menos importantes.

Por lo que respecta a la figura de Meiggs, el gran constructor de los ferrocarriles peruanos, su mayor mérito no fue la construcción de todas estas líneas ferroviarias, sino haber previsto que allí podría hacerse lo que él mismo había observado en su país; el progreso de los Estados Unidos después de la guerra civil de Secesión había dependido en gran parte de los medios de comunicación. Meiggs actuó con la certeza de que, en América del Sur, también los medios de comunicación serían el vehículo del progreso y, a la vez, el remedio para acabar con las guerras civiles e intestinas que desangraban y destrozaban a aquellas jóvenes repúblicanas. Según Basadre

> su fe en la industrialización estuvo unida al espíritu de empresa, a la capacidad para idear y ejecutar, al afán de llegar a la meta de todos modos, a la concepción de grandes planes para lograr rápidamente pingües ganancias, a la actividad incansable que en sí misma veía un goce y que no concebía el ocio [5].

Señala este autor que Meiggs no podía ser presidente, pero fue más que un presidente; en sus negocios peruanos repartió 11 millones de soles... lo que le confirió un poder e influencia extraordinarios. Meiggs fue, finalmente, quien entrevió el futuro esplendoroso de El Callao como el mayor puerto del Pacífico americano, y fue también quien de hecho creó Chimbote como un centro destinado a un gran desarrollo industrial y portuario.

Entre la esperanza y la especulación codiciosa

Además de éstas, entre las líneas contratadas en la época del presidente Balta están las de Paita-Piura, Lima-Pisco, Lima-Huacho, Pisco-Ica, Pacasmayo-Guadalupe, Chimbote-Huaraz, Juliaca-Cuzco, Huacho-Sayan, Pasco-Cerro de Pasco, Pisagua-Zapiga y Etén-Ferrañafe. Esta proliferación de vías férreas sería explicada años más tarde (en 1886) por José Manuel Osores en una conferencia sobre este período:

> La idea, generalmente aceptada, era que el valor que reportaban nuestras guaneras se trasformase tierra adentro en vías de comunicación, para impedir de ese modo que se gastase un capital que debíamos conservar, limitando nuestros gastos a los intereses que debía redituarnos con la buena colocación que se le iba a dar... Las pingües utilidades que obtuvieron los contratistas de estas obras (los mencionados ferrocarriles), y el inesperado éxito en la colocación de nuestro papel en los grandes mercados europeos, despertaron la codicia de cuantos podían intervenir en estos negocios; se proyectó la construcción de otras líneas que desgraciadamente se realizaron, y para lo que fue necesario solicitar un nuevo empréstito (el de 1872) que, por causas imprevistas, fue ruinoso para nuestro crédito... Todos deseaban

[5] Basadre, *op. cit.*, vol. II, p. 49.

> improvisar fortuna: nuestros campos y nuestras ciudades cambiaron de aspecto, pues en todas partes pululaban los obreros y los negociantes. El motor principal que daba impulso vertiginoso a todas las transacciones fue el crédito; se echó mano de él con indiscreción, y se aplicaron imprudentemente inmensos capitales a especulaciones que no podían producir inmediatamente las sumas necesarias para el pago de las deudas adquiridas.

En Perú, aquel momento era análogo o muy semejante al período de prosperidad –el famoso *boom*– de los Estados Unidos antes de 1929: se creía que derramando los caudales del Estado y acometiendo obras públicas gigantescas se estimularía y fomentaría el trabajo y la inversión, podrían los obreros tomar conciencia de sus posibilidades, se duplicaría el valor de las propiedades, y podría asimilarse el bienestar privado al bienestar público.

Por entonces hubo otro cambio de gobierno... aunque no de política vial y de comunicaciones. El gobierno de Manuel Pardo, el primer civil que ocupaba la presidencia, quiso inaugurar una política de sanciones, y llegó a encausar a 16 antiguos ministros de Balta. El hecho no era nuevo, puesto que ya en 1863 la Cámara de Diputados había acusado ante el Senado a dos ex ministros del mariscal Castilla, pero el Senado lo rechazó; sin embargo, en esta ocasión se siguió adelante. Pero, en contra de lo que es habitual en los gobiernos sectarios que –sin visión de Estado– rechazan o anulan lo que hayan hecho o proyectado sus enemigos políticos cuando ocuparon anteriormente el poder, aquí se siguió la política anterior en materia de comunicaciones. Y así, del mismo modo que el Estado pasó a ser propietario de las líneas telegráficas terrestres –los cables submarinos seguían siendo propiedad privada–, impulsó también las construcciones ferroviarias ya iniciadas.

Aquí es preciso destacar que muchos de los ferrocarriles que se empezaron a construir en la época de Balta quedaron interrumpidos por razones económicas o por razones técnicas, o incluso porque sus objetivos iniciales resultaron poco prácticos y productivos; pero nunca se detuvieron por una influencia negativa de tipo administrativo o político del gobierno. Durante ese período se pusieron en servicio varias líneas contratadas y construidas durante el régimen anterior: Arequipa-Puno, Ilo-Moquegua, Pacasmayo-Chilete, Salaverry-Ascope, etc. En el

de La Oroya, de Meiggs, terminaron muchas obras y quedaba poco para su total conclusión. También se inauguró en octubre de 1875 el de Lima-Magdalena que, sin embargo, algún tiempo después sería abandonado. De este modo, al finalizar el gobierno de Pardo, el Perú tenía 2.000 kilómetros de vías férreas; igual ocurría con otras obras públicas de índole semejante, los muelles de Arica y Pacasmayo, o el puente de Moquegua son obras inauguradas durante este período.

Los desorbitados costes de la política peruana de comunicaciones

La política de comunicaciones en el Perú no se limitó sólo a la construcción de ferrocarriles y carreteras. Además de las líneas telegráficas y de los cables submarinos, ya anteriormente mencionados, y debido a su peculiar morfología geográfica, deben destacarse los esfuerzos realizados por los gobiernos de este país para implantar líneas de navegación, tanto en el lago Titicaca como en los ríos amazónicos. La Marina peruana inició sus explotaciones en 1843, casi diez años después de que lo hicieran los marinos ingleses, deseosos de abrir nuevos mercados a los productos de su ya pujante revolución industrial. Eso explica, por ejemplo, la fundación de Iquitos en 1840, en la desembocadura del río Nanay sobre el Amazonas, que en su momento constituyó una verdadera epopeya histórica.

Una buena muestra de la importancia y desarrollo que en un país como Perú tuvo el ferrocarril la ofrece el siguiente cuadro:

Líneas	Año de construcción	Kilómetros	Extensión	Costo. Lp.
Trocha normal:				
Lima-Callao	1849	13	717	55.830
Arica-Tacna	1856	63	–	400.000
Lima-Chorrillos	1858	14	052	56.658
Lima-Ancón	1869	38	200	1.610.000
Mollendo-Arequipa	1869	172	200	2.400.000
Pisco-Ica	1869	74	–	1.800.000
El Callao-La Oroya	1870	222	–	4.360.000
Eten-Ferreñafe	1871	43	–	617.310
Chiclayo-Pátapo	1871	24	100	175.280
Arequipa-Puno	1871	351	760	5.056.000

Líneas	Año de construcción	Kilómetros	Extensión	Costo. Lp.
Callao-La Punta	1872	2	600	13.600
Pacasmayo-Guadalupe-Yonán	1876	96	–	769.250
Paita-Piura	1884	97	–	389.800
Juliaca-Sicuaní	1891	197	600	4.791.828
Callao-Bellavista	1897	3	400	10.400
Ticlio-Morococha	1900	14	650	45.000
Lima-Magdalena del Mar	1902	7	600	4.170
La Oroya-Cerro de Pasco	1904	132	–	4.643.380
Cerro de Pasco-Gollarizquisga	1905	43	–	151.275
La Oroya-Huari	1906	20	560	83.953
Sicuaní-Checacupe	1906	41	–	102.350
Eléctricos:				
Lima-El Callao-La Punta	1904	15	185	58.150
Lima- Chorrillos	1904	13	150	66.425
Lima-Chorrillos-Herradura	1907	17	–	61.900
Trocha angosta:				
Cerro Azul-Cañete	1870	10	–	30.350
Chimbote-Tablones	1872	57	–	2.400.000
Pimentel-Chiclayo	1873	24	140	17.150
Salaverry-Trujillo Ascope	1875	76	–	646.950
Playa Chica-Salinas	1876	10	–	–
Chancaya-Palpa	1877	25	–	130.000
Piura-Catacaos	1889	10	650	5.623
Trujillo-Laredo-Menocucho	1896	25	950	–
Huanchaco-Tres palos	1898	67	500	8.755
Tambo de Mora-Chincha Alta	1898	11	920	24.000
Chicama-Pampas	1898	44	900	–
Supe-San Nicolás	1899	6	–	4.500
Casapalca-El Carmen	1901	4	620	2.500
Supe-Barranca-Pativilca	1903	12	200	8.900
Río Pativilca-Paramonga	1903	7	500	13.500
Eten-Cayaltí	1904	36	372	25.000
Bayovar-Reventazón	1904	48	480	21.000
Ensenada-Pampa Blanca	1906	20	–	20.800

Fuente: Federico Costa y Laurent; *Reseña Histórica de los Ferrocarriles del Perú*, Lima, Ministerio de Fomento, 1918.

Si se coteja con los períodos presidenciales, este cuadro nos muestra que fueron tres los mandatarios peruanos que más impulsaron la construcción de vías férreas: el mariscal Ramón Castilla, el coronel José Balta y José Pardo y Barreda. Éste se distinguió por su trascendental

labor constructiva en todos los ámbitos viales y de comunicación; como un adecuado y eficaz instrumento de la política vial de su gobierno, en 1917 se creaba en Perú el Cuerpo de Ingenieros de Caminos. Todo ello nos muestra una moderna y eficaz política de comunicaciones por parte de los gobiernos peruanos.

Con todo, el historiador debe acercarse al trasfondo de esta política de comunicaciones; es preciso estudiar los costes reales de tipo económico y político que tuvo esa política. Ha señalado Bonilla [6] que, entre las presiones exteriores que sufrió Perú en aquellos años, una de las mayores fue la que producía la expansión financiera de Gran Bretaña. Afirma este autor que el gobierno peruano presentaba sus demandas de capital en el mercado monetario europeo, especialmente en el de Londres, y que estas demandas eran atendidas en la medida en que el Estado peruano podía presentar pruebas convincentes de su solvencia para realizar los pagos de amortizaciones e intereses. Inicialmente, la exportación del guano avaló esas demandas; y así, en un primer momento, y a través del tipo de cambio y de los precios e intereses de los bonos, los empréstitos o préstamos al Perú contribuyeron a drenar los recursos fiscales de ese Estado. Pero, en un segundo momento, los inversores británicos y europeos ya no se limitaron a invertir su capital en la compra de bonos o títulos de un Estado inestable; buscaron directamente a través del propio control de ese capital apropiarse de los recursos productivos del país de un modo efectivo.

Algún historiador hispano apuntó hace tiempo que el Perú, demasiado ocupado en repudiar a España y en confeccionar su lista de agravios, no se dio cuenta de que Inglaterra minaba su economía y de que los empresarios británicos especulaban y se enriquecían a su costa. Del mismo modo que existió una relación estrecha entre guano y deuda externa, la historia económica del Perú registra también una relación entre los ferrocarriles y el sometimiento financiero del Perú. En concreto, entre 1868 y 1872, y como consecuencia de la política ferroviaria emprendida por Balta y por Pardo, la deuda exterior del Perú

[6] H. Bonilla, *Los mecanismos de un control económico*, Lima, 1977, pp. 4 y ss. Ésta obra, de indudable valor para el historiador y el economista, es el quinto volumen de la colección *Gran Bretaña y el Perú*. De gran importancia para el estudio de ese trasfondo al que aludimos es otra obra de ese mismo autor, *Gran Bretaña y el Perú. Informes de los cónsules británicos*, Lima, 1976, que es el tercer volumen de la citada colección.

pasó de 8.600.000 a 35.000.000 de libras esterlinas, mientras que los pagos o amortizaciones de la deuda pasaron de un millón a 2.600.000 de libras esterlinas anuales. La deuda se multiplicó por cuatro, y los pagos por algo más de dos; al ascender Pardo al poder se encontró con un gran déficit al que hacer frente. En esas circunstancias estalló la crisis que colocó al Perú al borde de la bancarrota financiera y que generó el contexto económico en el que surgió la empresa británica Peruvian Corporation.

Ya desde 1874 buscaba el Perú un agente financiero que reemplazara a Dreyfus, a la sazón poco contento con su monopolio desde que los mejores yacimientos se habían empezado a agotar. Perú se inclinó primero hacia la Société Générale, y más tarde con la Peruvian Guano Co., pero ambas gestiones no produjeron el resultado deseado. Así llegó a su vencimiento el primer semestre de 1876 sin que el gobierno peruano encontrarse quien asumiera el pago de los dividendos e intereses de la deuda exterior; para el Estado peruano había empezado una nueva crisis financiera. En ese momento, aunque formalmente apareciera en 1890, como consecuencia de la bancarrota y de la acción de los tenedores de bonos y títulos, emergió la Peruvian Corporation como una especie de lazo de unión entre las economías peruana e internacional.

El Estado peruano, como es lógico y usual en el sistema económico internacional, había estado emitiendo títulos de la Deuda exterior, que iba amortizando con lo que le producía la venta de sus productos, pero los empréstitos de los últimos tiempos gravaban extraordinariamente la economía estatal peruana, a la vez que le hicieron perder crédito o confianza en las Bolsas internacionales. Una prueba de ello es que el empréstito de 1872, suscrito a un precio del 77,5% de su valor nominal, con un interés del 5% y un 2% de amortización anual, fue un fracaso; sólo se suscribieron bonos por valor de 230.000 libras esterlinas. En aquel momento, como antes se señaló, la deuda externa del Perú ascendía a 35 millones de libras esterlinas. Las culpas de esta catástrofe financiera no pueden cargarse al ferrocarril, sino a la mala gestión de la Hacienda, con la excepción del empréstito de 1870, que fue destinado fundamentalmente al pago de los trabajos de Meiggs en la construcción de los ferrocarriles del centro y del sur, los demás créditos o empréstitos se suscribieron para efectuar los pagos de los empréstitos anteriores. Todo eran meras operaciones especulativas, rea-

lizadas en la Bolsa de Londres y que muy poco reportaron al Estado peruano.

Ya en 1824, el Estado del Perú no había podido hacer frente a sus pagos y compromisos, pero los acreedores esperaron a que el Estado se recuperase y restableciese su crédito para exigir en ese momento el pago de las deudas contraídas. Desde 1870 esto no fue así; la actitud de los tenedores de títulos era más agresiva y exigente. A título de ejemplo, recuérdese lo que, en diciembre de 1886 y en una reunión de tenedores de bonos peruanos, decía uno de ellos:

> Ahora, señores, llego a la cuestión peruana, que considero la más importante de las que hoy tenemos que tratar. Es evidente que hasta hoy día fue imposible intentar un arreglo satisfactorio en el Perú. El Perú ha salido de su larga guerra con Chile en una situación ruinosa y desordenada. Sus finanzas estuvieron en quiebra y sus recursos agotados, su ejército completamente destruido; no había gobierno estable, y éste era presa de facciones rivales. En conjunto, el Perú entre nosotros apenas puede ser objeto de bromas de mal gusto, no tiene sino una inmensa deuda que no produce intereses.

En aquella misma reunión, el presidente del Comité de Bonos Peruanos de Londres, H.W. Tyler, afirmaba por su parte: «Hoy día no hay la menor duda sobre la posibilidad que tiene el Perú de pagar la totalidad de su deuda, que no es sino una picadura de pulga comparada a las enormes riquezas que existen en el país» [7]. El mismo Tyler recordaba que, para el pago por los peruanos y el reembolso de su capital por los tenedores, el Perú proponía entregar a sus acreedores las rentas aduaneras (había un puerto que rendía 140.000 libras esterlinas anuales en tal concepto) con la condición de que esos mismos acreedores le prestasen nuevos créditos, suficientes para desarrollar los recursos del país. Además, el gobierno ofrece como garantía de pago los ferrocarriles del país, cuyas 9/10 partes están construidas, aunque algunas de ellas habían sido destruidas por la guerra con Chile.

[7] En los Archivos Nacionales de París se encuentra el interesante «fondo Dreyfus»; en el legajo 28 AQ 72 de dicho Fondo pueden verse las actas de una reunión de tenedores de bonos peruanos, celebrada en Londres el 28 de diciembre de 1886. Es particularmente importante en todo este punto la obra de William H. Wynne, *State Insolvency and Foreign Bondholders*, New Haven-Yale U.P., 1951, vol. II, pp. 109-195.

Éste es el contexto económico, social y financiero en el que hay que incluir lo sucedido en 1876, cuando Perú entró en bancarrota por segunda vez. Los tenedores de títulos de la Deuda exterior peruana se organizaron y crearon al Council of Peruvian Bondholders, que presidió Charles Russell. Su primera medida fue la de entrar en contacto con el gobierno peruano para que éste nombrase un consignatario que se hiciese cargo de la explotación y comercialización del guano, lo que constituía una inicial garantía objetiva. El segundo paso fue interesar a un grupo de capitalistas, quienes con tal fin formaron la Peruvian Guano Company, sin embargo, desafortunadamente para ellos, el hecho de que Dreyfus tuviese en su poder grandes toneladas de guano les impidió hacer nuevas ventas en situación favorable. Por ello, los *bondholders* no recibieron ningún beneficio de toda aquella operación; su cohesión se deterioró y se dividieron en dos nuevos grupos, uno dirigido por Russell y el otro por J. Croyley.

La guerra del Pacífico con Chile (1879) terminó por dejar exhausta la economía peruana, ya debilitada por la crisis de 1872. Por ello, el presidente Andrés A. Cáceres (1886-1890) se vio forzado a entregar los ferrocarriles del Estado a los *bondholders* durante 66 años a cambio de la definitiva cancelación de los empréstitos de 1869, 1870 y 1872, negociando a la vez con Henry Tyler, presidente del Comité de Tenedores de Bonos Peruanos. Tras la oposición de Chile, se firmó este acuerdo en Lima, en octubre de 1888; el Congreso peruano lo ratificaría un año después. El Perú entregaba tres millones de toneladas de guano, las líneas de navegación por el lago Titicaca y el usufructo de sus ferrocarriles, quedando así libre de deudas; sus acreedores se resarcirían con ello de los capitales prestados, a la vez que se obligaban a terminar los tramos de las líneas (cerca de 160 kilómetros) que ahora obraban en su poder, así como a reparar y cuidar las vías férreas y sus instalaciones.

La Peruvian Corporation con el fin de conseguir los beneficios que necesitaba para el pago o compensación a los tenedores, se dedicó a reparar las líneas destruidas durante la guerra, y las extendió hacia las áreas que encerraban los principales recursos exportables del país. Para allegar fondos con tal objetivo emitió obligaciones por seis millones de libras esterlinas, de las que se suscribieron algo más de la mitad. A la vez, y para racionalizar y administrar provechosamente las 769 millas de vías férreas, las organizó en siete sistemas: Ferrocarril Central, Ferro-

carril del Sur, Ferrocarril Pacasmayo-Guadalupe, Ferrocarril de Trujillo, Ferrocarril de Pisco a Ica, Ferrocarril de Paita a Piura, Ferrocarril de Chimbote.

La explotación de los ferrocarriles peruanos no resultó tan fructífera como se esperaba, especialmente en algunas líneas; eso hizo que la séptima sección se arrendase por tres años a la firma Haines y Cía., relacionada con las plantas azucareras colindantes a la línea férrea de Chimbote. El capital de funcionamiento de la Peruvian estuvo formado por la participación no sólo de los antiguos *bondholders*, sino también de los nuevos obligacionistas mencionados arriba, lo que influyó decisivamente en su desarrollo. Ciertamente, para la Peruvian Corporation la rentabilidad económica de los ferrocarriles estaba estrechamente relacionada con la dinámica general de la economía interior de Perú... y ésta no era boyante; de las anualidades que se esperaban recibir, fijadas inicialmente en 80.000 libras esterlinas anuales, la Peruvian sólo pudo cobrar 25.000 al año durante el siglo XIX.

Ante esta situación, el Estado peruano y la Peruvian Corporation establecieron un nuevo contrato en 1907; Perú pagaría las 80.000 libras esterlinas durante 30 años, y cedería a la empresa británica otros 17 años más de explotación de sus ferrocarriles (hasta 1973), aunque la empresa entregaría al Estado peruano la mitad de los ingresos generados por los ferrocarriles y por la navegación en el lago Titicaca. De este modo, la compañía británica resarció sus capitales con la explotación del ferrocarril, con la de la navegación por el lago Titicaca y con la venta del guano, así como con las entregas anuales del gobierno peruano.

La primera «Edad del ferrocarril» en México

Como todos los grandes estados del siglo XIX, también México hizo las correspondientes concesiones para la construcción de vías férreas que uniesen sus principales ciudades y puertos. Ciertamente, sus redes ferroviarias fueron más tardías que las de Europa y Estados Unidos debido, por una parte, a que a lo largo del siglo dejó México de ser una gran potencia en América y tuvo que conformarse con seguir los pasos de europeos y norteamericanos; por otro lado, existía también una carencia de grandes capitales para invertir en este ámbito, lo

que le hizo objeto de las especulaciones de inversores extranjeros, como más adelante se verá. No es, pues, de extrañar que sus líneas férreas comenzaran a prestar servicio en las dos últimas décadas del XIX y en las primeras del XX.

A principios del XIX, desde la inauguración de la línea inglesa Stockton-Darlington en 1825, la oligarquía mexicana vio conveniente para sus intereses comerciales la construcción de una vía férrea que enlazase la capital de México con Veracruz, su puerto más cercano. De este modo, el llamado Ferrocarril Mexicano iba a ser el primero que se construyera en México. Su concesión, la primera allí otorgada, la obtuvo Francisco Arrillaga en 1837; éste había calculado un coste de cinco millones y medio de pesos para su construcción, y unos beneficios de 23,5 millones en 30 años de explotación. No era el único con tan optimistas previsiones; basándose en las apreciaciones del barón de Humboldt, se creía que México vendría a ser el centro mercantil del mundo. En términos similares se expresaron el liberal Miguel Lerdo de Tejada, Manuel Payno y muchos periódicos de la época [8]. Pero este proyecto no llegó a cuajar.

Por ello, el general López de Santa Anna, que en Marzo de 1842 había autorizado la construcción de un ferrocarril en el istmo de Tehuantepec, prosiguió con la idea de la construcción de un ferrocarril Veracruz-San Juan. En este punto aparece una curiosa cuestión. Había tres rutas posibles para conectar Veracruz con México: la que había propuesto Arrillaga (que dejaba de lado las zonas más pobladas), la de Antonio Escandón (por Córdoba y Orizaba) y la de Jalapa. Debió de ser el propio Santa Anna quien eligiese esta última; la concesión Veracruz-San Juan vendría a ser una importante hacienda a la que el ferrocarril produciría un innegable provecho.

Con esta línea Veracruz-San Juan se intentaba conectar las vías férreas con la carretera de Perote; en mayo de ese mismo año 1842 se hizo la oportuna concesión a la Comisión de Acreedores al Camino

[8] Véase lo que escribe Manuel Lerdo de Tejada, en su artículo «Camino de fierro entre Veracruz y México», en *El Heraldo*, diario de México, D.F., n.° 1.259, 13 de agosto de 1857; y Manuel Payno, *Memoria sobre el ferrocarril de México a Veracruz*, México, 1868. Respecto a la prensa, véanse «Camino de fierro de Veracruz al Pacífico», en *La Abeja*, México D.F., n.° 2, 9 de septiembre de 1958, y *La Sociedad*, México, D.F., n.° 482, 15 de octubre de 1864.

de Perote a Veracruz, que, a su vez, haría en julio una subcontrata a Antonio Garay, el hermano del concesionario del ferrocarril de Tehuantepec, José Garay. Debido a la lentitud con que avanzaban las obras, la concesión se derogaría siete años después; en ese lapso de tiempo tan sólo se habían construido cuatro kilómetros.

Como resultado de todos estos intentos especulativos e interesados, podría decirse que en los primeros 14 años (1837-1851) de la era del ferrocarril en México sólo se habían construido 11,5 kilómetros de vías, lo que le convertía en un medio demasiado caro y de escasa o nula utilidad. En el período de su última dictadura, en septiembre de 1853, Santa Anna entregó a los hermanos Mosso la concesión de una línea San Juan-México-Acapulco; nuevamente, el general había intentado desviar el trazado del ferrocarril hacia Jalapa en beneficio de su hacienda de El Encierro, cercana a esa capital [9]. Además, ante los escasos kilómetros construidos, en octubre de ese mismo año otorgó otro privilegio para un ferrocarril Veracruz-Puebla-México al británico Juan Laurie Rickards; el tramo Veracruz-El Molino, con 13 kilómetros, se inauguró en septiembre de 1855. En este período, el material y la tecnología provenían de Bélgica y de Gran Bretaña.

Desde ese mismo momento, la compañía se orientó hacia los Estados Unidos, y compró allí su material [10]. De este modo, su tramo México-Guadalupe, con casi cinco kilómetros sería inaugurado por el presidente Comonfort en julio de 1857; 20 minutos duró el trayecto de ida (manejaba la locomotora el mismo ingeniero constructor) y diez el de vuelta. En los discursos protocolarios, el representante de la Compañía (un pariente de los Escandón, por cierto) destacó que los

[9] Algunos pormenores de estas operaciones pueden hallarse en la interesante obra de John Gresham Chapman, *La construcción del ferrocarril mexicano, 1837-1880*, México, 1975. Este autor mejora y complementa el «estudio científico, histórico y estadístico» de Gustavo Baz y E.L. Gallo, *Historia del ferrocarril Mexicano*, México, 1874, 2.ª ed.: México, 1975.

[10] No obstante la inclinación de esta compañía hacia los EE.UU. y su tecnología y material ferroviarios, seguía llegando material belga para la compañía que construía la línea Veracruz-San Juan, si bien es cierto que este material era criticado por su mala calidad, así como por su pésimo sistema de embarque: a esto se atribuía el naufragio en 1855 del *Charlotte*, un buque que transportaba una locomotora belga y otros materiales destinados a completar el kilómetro y medio de la línea que faltaba hasta San Juan, ya había construidos casi 24 km.

obstáculos que México presentaba para la construcción de ferrocarriles eran su geografía montañosa y ondulante, la dispersión de su población y la falta de paz interna. El ministro Payno, representante del gobierno, afirmó que «el ferrocarril de Veracruz al Pacífico, a través de la ciudad de México, convertiría al país en la nación más importante como punto intermedio del comercio mundial» [11]. Pero a los tres días el servicio fue suspendido, probablemente por falta de pasajeros que lo hicieran rentable, con lo que este ferrocarril acabó utilizándose únicamente para excursiones domingueras y no tuvo otra importancia económica. Este fracaso se producía a los 20 años de iniciarse la edad de los ferrocarriles en México.

La etapa definitiva: entre los avatares políticos y los bandidos

Sin embargo, una nueva etapa en esa era se inauguraba, cuando en agosto de ese mismo año 1857, el gobierno entregaba a Antonio Escandón la concesión para construir una línea Veracruz-Oc. Pacífico. Escandón compró, además, la antes mencionada línea Veracruz-San Juan; así cobraba un empuje definitivo la construcción de ferrocarriles en México, y la comunicación entre los dos océanos que bañan sus costas. Además, la llegada de ingenieros norteamericanos e ingleses impulsaría aún más las obras. Antonio Escandón trajo de Estados Unidos a Andrew Talcott, un competente ingeniero, con el objeto de que hiciese un buen levantamiento topográfico de la ruta entre Veracruz y México, lo que se realizó teniendo en cuenta sólo la ruta de Córdoba y Orizaba, como propugnaba el empresario; se desestimó la ruta de

[11] Véase *El Diario de Avisos*, n.º 209, 7 de julio de 1857, pp. 2-3. No deja de ser interesante al historiador considerar que Manuel Payno no podía imaginar que, diez años más tarde, la inauguración del Canal de Suez, 1869, mostraría al mundo la mayor facilidad y rentabilidad de ese medio de comunicación para el comercio mundial. El posterior choque de México con los EE.UU. y la política imperialista e intervencionista de los norteamericanos conducirían a borrar la presencia española en América, guerra hispano-norteamericana de 1898 y la creación del Estado de Panamá, arrancado a Colombia, que permitiese la construcción y dominio por los EE.UU. de un Canal en aquel más rentable istmo de Panamá: con ello, a través del Canal de Panamá, y no del ferrocarril Veracruz-Acapulco, el control mundial del tráfico comercial había de ejercerlo EE.UU. en vez de México.

Jalapa por las condiciones de inestabilidad causada por la existencia de grupos de rebeldes contra el régimen liberal, además de los bandidos. Muchos años después otros ingenieros demostrarían que la ruta de Jalapa era la mejor geográficamente. Varios contemporáneos explicaron que la elección se debía a los intereses económicos personales de los hermanos Escandón, acusación de la que éstos se defendieron arguyendo mayor densidad de población y más actividad económica en las ciudades por las que había de pasar el trazado escogido.

Todas estas actividades, de evidente índole especulativa, suscitaban la expectación y los recelos de los inversores, así como de las sociedades de crédito extranjeras; a la vez, en muchas de estas operaciones se evidenciaban ya el expansionismo y el creciente poderío económico de los Estados Unidos de América. Como muestra de ello, son particularmente interesantes los informes que en 1858 enviaba a París el cónsul francés en México; en una de sus cartas, fechada el 11 de abril de 1858, comentaba que algunos de los ingenieros norteamericanos traídos a México por Escandón para que construyesen sus ferrocarriles

> se pasaron al servicio de los constitucionalistas y dirigen las fortificaciones de las plazas que siguen todavía en su poder. Es para ellos una excelente oportunidad de estudiar al país y de preparar los medios de una invasión de acuerdo con el partido radical que es suficientemente patriota como para acordar una anexión antes que someterse al actual gobierno [12].

En otro informe, este mismo observador se hacía eco del malestar popular y de las protestas de los comerciantes ante el gravamen suplementario del 15% sobre las mercancías impuesto por el gobierno en beneficio del ferrocarril de Escandón. Señalaba el cónsul francés que la

[12] En asuntos económicos, y especialmente en lo que a inversiones se refiere, los historiadores procuramos investigar su trasfondo y los intereses, no siempre claros, a los que sirven este tipo de medidas. A este propósito es necesario conocer los informes diplomáticos y consulares del momento, así como las mentalidades y pensamientos de una comunidad social concreta. En este caso, es interesante la visión que proporciona el cónsul francés, y que está recogida en la obra de Lilia Díaz, *Versión francesa de México. Informes diplomáticos*, México, 1964, 3 vols. La cita se encuentra en el vol. II, pág. 11.

tarea de buscar medios nuevos para allegar recursos económicos había sido confiada

> a una comisión compuesta por Escandón y sus amigos, a los cuales se había unido un inglés, Watson; un francés, Lelong, socio de la casa Labadie, la cual... está fuertemente comprometida en la operación del famoso ferrocarril de Veracruz al Pacífico; y un alemán, Rübke, igualmente interesado, se dice, en los negocios sucios de Escandón [13].

De idéntico modo, el diplomático francés Alphonse Dubois de Salygny enviaba a París una comunicación en agosto de 1861 haciendo hincapié en la fuerte enemistad de los comerciantes de Veracruz contra el privilegio de Escandón, y advertía a sus superiores:

> Creo mi deber enviarle aquí... un comunicado del Comercio de Veracruz contra el privilegio de Escandón. Como Escandón piensa reclutar accionistas en París y Londres para su fantástico ferrocarril, quizás V.E. juzgue oportuno poner al público en guardia contra estas maniobras, mediante la inserción de algunas líneas en el diario Le Moniteur o en algún periódico semioficial [14].

En medio de un ambiente de enfrentamientos políticos entre los conservadores y los liberales, liderados éstos por Benito Juárez, los hermanos Escandón (que habían tenido amistosas relaciones con el anterior gobierno conservador) sintieron aprensión a la llegada de Juárez a la capital a principios de 1861. Pero el trato benévolo que el gobierno liberal les dispensaba conllevó un firme apoyo de Manuel, el mayor de los hermanos Escandón, al gobierno juarista hasta el mes de junio de 1862 en que murió. Tras un nuevo acuerdo y contrata, prosiguieron los trabajos, forzando el gobierno la terminación del tramo México-Puebla en cinco años. Pero Antonio Escandón orientaba a la familia en dirección opuesta, conspirando en favor de la intervención; posteriormente, se uniría a los que abogaban en favor del archiduque Maximiliano, al que escribió varias cartas.

[13] *Ibidem*, p. 270.
[14] *Ibidem*, p. 274.

Simultáneamente, a mediados de diciembre de 1861 se producía la ya conocida llegada a México de varios contingentes militares de Francia, Gran Bretaña y España con el fin de obligar al gobierno mexicano a pagar la deuda —o parte de ella— que había contraído con esos estados europeos. Estas autoridades de la administración internacional (o *intervencionista*, como es definida por los mexicanos) otorgaron a M. Lyons, representante de la Compañía de Escandón, una concesión para construir la línea Soledad-Chiquihuite; esta medida llevaba consigo un subsidio del Tesoro francés de 120.000 francos mensuales para las obras, aunque para finalizarlas imponía plazos estrictos... que nunca pudieron cumplirse por el hostigamiento de los guerrilleros patriotas. El contexto político que rodea todo esto es conocido; en diciembre de 1862, españoles y británicos se retiraron, pero Napoleón III (en contra del consejo del general Prim, jefe de la expedición española) dejó allí sus tropas y se propuso crear una monarquía católica de tipo europeo frente a la república protestante del norte, los Estados Unidos. En junio de 1863 tomaron la capital; Juaréz tuvo que retirarse hacia el norte. A principios del siguiente año, París presentó a Maximiliano como emperador de México; llegado allí en abril, instalaba en junio su corte en la capital de la nación.

Mientras tanto, Antonio Escandón había formado en Inglaterra una Compañía mixta (la llamada Compañía Imperial Mexicana), a la que cedió la concesión del ferrocarril mexicano, lo que suscitó cierta agitación en el público y la prensa nacionales. Pero el capital efectivo reunido en Europa (el 32% del total) mediante la venta de acciones entre 1864 y 1865 no permite llamar «británica» a esta compañía [15]. De la concesión de Escandón sólo había dos tramos construidos: de México a Guadalupe y de Veracruz a Tejería, con 16 kilómetros de recorrido. Antes de ceder su concesión, Escandón había firmado otro con-

[15] No obstante, la compañía «británica» fue bastante útil, ya que ayudó a suavizar las relaciones entre el gobierno imperial y Antonio Escandón. Todo este asunto es fácilmente comprensible si tenemos en cuenta que, entre 1837 y 1862, México sufrió tres invasiones y numerosos golpes de Estado: cada uno de estos acontecimientos afectaba profundamente al proyecto de ferrocarril, convirtiéndolo en una empresa incierta y excesivamente arriesgada. Escandón creó la Compañía «británica» porque un posible regreso de Juárez le hubiera hecho perder todo, y porque de ese modo su compañía parecía europea y recibía —incluso— la protección de la embajada británica. La Compañía siguió existiendo hasta 1946.

trato con la empresa británica Smith Knight & Co., que ya había construido ferrocarriles en Chile, para que acabasen la línea en tres años. El emperador, que aprobó la cesión, mostró un gran interés en el proyecto del ferrocarril, aunque sus relaciones con Escandón se enfriaron por entonces. Durante el Imperio de Maximiliano de Habsburgo estos trabajos recibieron un decidido impulso; al ejército francés le convenía impulsar un ferrocarril que les permitiera transformar fuera de la zona de la fiebre amarilla a sus tropas recién llegadas de Francia. Por eso, al finalizar el Imperio, el tramo Veracruz-Paso del Macho contaría con 76 kilómetros de vía férrea, y el de México-Apizaco con 139 kilómetros.

Por entonces (1865) se otorgó a Ramón Zangróniz la concesión de un ferrocarril Veracruz-Jalapa-Puebla (inicialmente de tracción animal), siguiendo la famosa ruta que propusieron Santa Anna y desecharan los Escandón. La Compañía de éstos tomó esta concesión como un imcumplimiento del gobierno respecto al privilegio o concesión que ellos tenían; argüían que la nueva concesión a Zangróniz venía a ser una línea paralela a la que la Compañía estaba construyendo. A pesar de esto, se prosiguió adelante; el gobierno con la concesión y Zangróniz con los trabajos. Pero en 1873 se vería obligado a vender su ferrocarril a la Compañía del Ferrocarril de Veracruz, una línea también controlada por Escandón, por falta de capital para poder continuar aquellas obras.

Por lo que respecta al ferrocarril principal de los Escandón, su construcción avanzó con increíble rapidez si la comparamos con anteriores etapas; diez mil hombres trabajaban en ella. Pero el proyecto peligraba si el gobierno imperial retiraba su apoyo y protección; la Compañía reconocía claramente que su destino estaba estrechamente ligado al del Imperio de Maximiliano. En marzo de 1866, Napoleón III comenzó a retirar de México las tropas francesas. Entonces la Compañía se alarmó; poco después, al no poder el gobierno imperial hacer frente a los pagos y atrasos que debía a la compañía, los trabajos tuvieron que ser suspendidos. Las relaciones entre el empresario y el imperio se deterioraron hasta el punto de que Antonio Escandón debió esconderse; sobre él pesaba una orden de detención.

Dos sucesos lejanos van a influir decisivamente en el curso de los acontecimientos. El primero de ellos es que el 9 de abril de 1865, con la rendición de Lee y la Confederación sudista, termina la Guerra de

Secesión americana; los Estados Unidos, libres de impedimentos, anuncian que no quieren tener un imperio europeo a sus puertas. Y así, el presidente Andrew Johnson reconoce a la Junta Insurreccional de Benito Juárez como el único gobierno legal de México, y se muestra dispuesto a intervenir. Un año después se produce el segundo suceso; Europa es agitada por los vientos de guerra que Prusia levanta en el viejo continente europeo, lo que obliga a Francia a restringir y repatriar los soldados y el dinero que enviaba a México, desde marzo de 1866, alarmados por la prepotencia de Prusia y vislumbrando un enfrentamiento entre Prusia y Austria a causa de los ducados daneses, Francia repatria a sus tropas. El desenlace fatal para el Imperio de Maximiliano no se hizo esperar; en febrero de 1867 los franceses dejaban la capital; en marzo, embarcaban en Veracruz rumbo a Europa; en mayo, Maximiliano es apresado, y un mes más tarde era fusilado; en julio, Juárez hacía su entrada triunfal en la capital de la república.

Nacionalismo, tecnología y desilusión

Si en julio de 1867 entraba Benito Juárez en la capital mexicana, en noviembre firmaba ya un decreto perdonando a la compañía sus contactos con el gobierno francés, y le confería una nueva concesión (lo cual muestra la importancia que los republicanos daban al ferrocarril). Aquello creó descontento y oposición en algunos sectores, especialmente en los porfiristas, que se fueron acallando con cierta dificultad. La quiebra de la empresa Smith Knight hizo que el nuevo contratista fuese George B. Crawley. En estas circunstancias, desde 1868 se emprendió la construcción del tramo más difícil; el inglés William Cross Buchanam, a la cabeza de un equipo de ingenieros británicos y mexicanos, dirigía los trabajos. En 1869 el tramo de México a Apizaco llegaba hasta Puebla, que así quedaba unida con la capital; el presidente Juárez inauguró el nuevo tramo el 16 de septiembre, Día de la Independencia. Aquellos fueron días de júbilo y fiestas para las ciudades y poblaciones por donde pasaba el tren presidencial. Al retornar de nuevo a la capital, y entre otros memorables actos de tipo oficial, el poeta Juan Arias recitó uno de sus poemas que decía:

> Ya no es el hierro material odioso
> que al hombre dio mordazas y cadenas.

Inútil el cañón, el sable y lanza
a tierra caigan, que llegó el momento
de que sirvan de eterno pavimento
por donde el pueblo al porvenir se avanza.

Para que el lector pueda entender la importancia objetiva de la inauguración de estos kilómetros de línea férrea, la explicación debe hacerse comparativamente, pues esto permite comprender ese hecho a escala internacional. Durante aquellos festivos y exultantes días, los ciudadanos de la capital pudieron leer en la prensa una noticia que les llegaba de los Estados Unidos; en mayo habían concluido las obras del Ferrocarril Transcontinental, y sus pasajeros podían ir de Nueva York a San Francisco, de un océano a otro, en seis días y medio... ¡sin cambiar de vagón! Y en otro lugar, mucho más alejado aún que el anterior, Egipto, el 17 de noviembre de ese mismo año se inauguraba la portentosa obra del Canal de Suez, que ponía en rápida comunicación el tráfico comercial entre Europa y Asia; ese punto iba a variar la ruta del comercio internacional entre Asia y Europa, que ya no se haría a través de un ferrocarril mexicano Acapulco-Veracruz (ruta del este) sino a través de Suez (ruta del oeste). Ambos acontecimientos tendrían decisiva importancia en el desarrollo y, a la vez, pérdida de importancia internacional del ferrocarril en México.

En esta nueva etapa, la concesión de 1867 había estipulado una mayor intervención del gobierno mexicano en las reuniones de la junta directiva en la Compañía y en los consejos de administración que se celebraban en Londres, lo que realizaba a través de representantes con misiones de control. La medida no sólo dio un mayor impulso a los trabajos, sino que le imprimió una mayor eficacia y aceleración; pero, realmente, el auténtico impulso lo produjeron la paz y la estabilidad política. A pesar de todo, se produjeron muchos asaltos de bandidos al ferrocarril; una de las partidas, la de Sotero González, dejó en 1870 recibo del dinero robado (se llevó también los relojes y las armas de fuego de empleados y viajeros). En medio de diversos problemas de diferente índole (falta de pagos por el gobierno en algunos momentos, quejas de los obreros mexicanos por la gran diferencia entre sus sueldos y los de los extranjeros y porque se les maltrataba, etc.), la construcción se aceleraba entre 1870 y 1873.

Finalmente, en enero de 1873, el presidente Lerdo de Tejada inauguraba la línea México-Veracruz. Por fin podía irse de las orillas mexicanas del Pacífico a las del Atlántico en un solo día y con cierta comodidad; a su vez, las cargas que en la estación seca tardaban una semana en transportarse de una a otra orilla (y que en la estación de las lluvias no podían moverse en absoluto), llegaban ahora sin riesgo en un solo día, y en cualquier época del año. El llamado Ferrocarril Mexicano había exigido para su construcción no sólo muchos millones de pesos, sino también la realización de grandes hazañas de ingeniería; tenía casi 500 kilómetros de vías, 15 túneles, 10 viaductos, 148 puentes (el de La Soledad sobre el río Jamapa medía 228 metros de largo y 30 de altura —costó 216.000 pesos—, y el de Metlac se proyectó con 330 metros de longitud —128 de ellos en curva— y 105 metros de altura), siendo inaugurado en su totalidad el 1 de enero de 1873.

A pesar de este panorama, aparentemente halagüeño, las críticas al ferrocarril empezaron desde 1868, siendo especialmente enconadas en algunos sectores. Un sorprendente exponente es Santiago Méndez, quien en una *Memoria sobre el ferrocarril, leída en la Asociación Mexicana de Ingenieros Civiles y Arquitectos*, llegó a sugerir el cambio de la tracción a vapor por la tracción animal, ya que reduciría a una tercera parte el coste de explotación. Hacia 1873, la opinión pública y varios panfletos reflejaban ya la desilusión nacional, así como la sensación de que algunas ciudades y lugares estaban totalmente defraudados con el ferrocarril. Por otro lado, el Ferrocarril Veracruz-Jalapa, que había pasado a la compañía de Escandón en 1873, fue puesto en servicio dos años más tarde. Para mejorar la seguridad, y ante los numerosos asaltos de los bandidos al tren, desde 1878 llevaron escolta militar todos los trenes.

Los Escandón, una familia ligada al ferrocarril... y a otros negocios

Ninguna familia del México del siglo XIX fue más conocida allí por su riqueza y sus empresas que los Escandón; por lo mismo ha sido muy controvertida. Este linaje lo inició Pablo de Escandón y Cavandi, que emigró a México ya antes de su independencia; en 1799, a poco de su llegada, casó en Orizaba con una jalapeña de 18 años. Entre su prole, destacaron singularmente los hermanos Manuel y Antonio de-

bido a sus actividades empresariales. A principios de la década 1820-1830, Pablo de Escandón era un rico comerciante de Orizaba, con una fortuna de varios cientos de miles de pesos. Parece haber iniciado negocios mineros en Veta de Real del Monte, y se dedicó a la industria manufacturera de los textiles al comprar una fábrica en Cocolapán; ésta, en 1851 era una de las empresas textiles más grandes del país, con casi 12.000 husos y 445 telares. Envió a sus hijos Manuel y Antonio a Inglaterra, para que allí fuesen educados en la escuela que los jesuitas poseían en Stonhurst. Éstos, al volver a México, con su trabajo y eficacia superarían a su padre en fama y en actividad financiera.

Manuel, el mayor de ellos, empezó su fortuna personal con la línea de diligencias México-Veracruz, y en 1833 (tenía 25 años) inició el primer servicio regular de pasajeros. Se mantuvo en estrecho contacto con Europa; hasta 1858 había realizado 11 viajes al Viejo Continente. Trató de mantener una apariencia de neutralidad política en las luchas intestinas que se produjeron en México en el siglo XIX, y fueron amigos de Valentín Gómez Frías a la vez que mantenían buenas relaciones con la Iglesia, e incluso con Santa Anna, Comonfort y el primer gobierno de Juárez. No obstante, en 1855 la hacienda de los Escandón fue saqueada por el general Rómulo Díaz de la Vega a la caída de Santa Anna, y tres años después era encarcelado Manuel por negarse a hacer un préstamo forzoso de casi medio millón de pesos al gobierno reaccionario. Al morir en 1862, sus bienes tenían un valor de tres millones y medio de pesos; una suma muy cuantiosa en aquel momento.

Manuel Escandón es un personaje clave en la construcción del ferrocarril de México, abriéndole unos horizontes que antes parecían estar cerrados. Hombre de empresa en una sociedad preindustrial, representa al nuevo grupo de la burguesía mexicana que desplaza al equipo dominante indiano. Manuel se vinculó con los grupos políticos y militares que aseguraban la formación de los bloques de poder. Sus negocios tuvieron características peculiares en torno a los monopolios y el caciquismo. En ellos pululaban las intrigas, los manejos reprobables y los amaños inmorales. Logró hacer una gran fortuna por medio del comercio de importación y exportación, del control y casi monopolio de los transportes, y de la producción y comercialización de los metales y materias primas para abastecer a las minas. Pero se dedicaba paralelamente a negocios dudosos, como la especulación con la Deuda Pública y con los contratos gubernamentales.

Entre 1830 y 1840 se propuso trazar la ruta del primer ferrocarril para unir México y Veracruz a través de la parte central de la república, y sacando de él varios ramales. Por los años cincuenta, a pesar de los conflictos políticos y dificultades adversas de financiación, consideró que el ferrocarril modernizaría la vida de México; por eso pidió a la Iglesia que invirtiera sin miedo en esta obra; a la vez, también pedía a las clases populares que comprasen acciones, que se emitan con valores muy bajos [16].

Su hermano Antonio, como ya quedó señalado, en 1857 obtuvo del presidente Comonfort la concesión para construir el Ferrocarril Mexicano. Aquella compañía inicial estaba integrada por comerciantes y propietarios establecidos en la zona, pero también comerciantes vinculados a Europa, como Labadie y su socio Lelong, con intereses en el importante tráfico comercial por Veracruz y Tampico. Como presidente de la compañía figuraba Mier y Terán, cuya actividad principal fue la de prestamista; quedó de vicepresidente el político Mariano Riva-Palacio. Esta concesión descubre unas actividades que ignoraban el sentido de la honestidad administrativa:

> se hacía para la construcción y explotación de un camino de fierro desde el puerto de Veracruz... hasta Acapulco o cualquier otro puerto que elija del mar Pacífico... El curso del camino será el que designe, procurando que toque grandes poblaciones, como Puebla, Querétaro y Guadalajara, y que atraviese los distritos de mayor importancia para la agricultura y la minería. Tendrá facultades para establecer ramales del mismo camino en unas redes de 24 leguas por cada uno de los lados de la rama principal. Los terrenos necesarios para la continuación del camino se entregarán libres de toda retribución, y en propiedad perpetua. El camino no podrá ser gravado con ningún género de impuesto...

Como ya quedó atrás señalado, esta concesión provocó graves conflictos por el impuesto suplementario del 15% que en la Aduana de Veracruz se debía pagar en favor del ferrocarril; y como, precisamente, la concesión permitía formar una o más compañías para llevar

[16] Manuel Escandón, *Segunda exposición al pueblo sobre el negocio del camino de fierro entre México y Veracruz*, México, 1861, p. 15.

a cabo las obras, el diplomático francés A. Dubois de Salygny entendió que debía advertir a sus superiores de París sobre el *fantástico ferrocarril* de Escandón, con el fin de poner sobre aviso a los inversores y al público de Francia. Una nueva muestra de ello es que, cuando en 1861 se produjo el triunfo de los liberales y Juárez actuó como presidente provisional, y Antonio Escandón había conseguido la cesión del ferrocarril México-Veracruz tras la quiebra en sus negocios de Miguel Mosso, el empresario quedaba «eximido de la obligación de dar al erario el 20% de las utilidades del ferrocarril» además, Escandón consiguió gratuitamente gran cantidad de tierras en el istmo de Tehuantepec y en el Estado de Sonora.

Tras la intervención de las fuerzas europeas y finalizado el efímero Imperio de Maximiliano, apenas restaurada la república y siendo Antonio el sucesor de su hermano, se desencadenó una tormenta en las Cámaras contra la compañía del ferrocarril México-Veracruz y contra sus concesionarios, a causa de las fabulosas ganancias obtenidas por ellos. La Historia, como ciencia social, no puede hacer juicios morales; pero es lógico pensar que una familia capaz de tener tan rápidos éxitos económicos debe haber empleado métodos muy poco escrupulosos, además de que seguramente eran trabajadores y poseían un indudable talento. Respecto al papel de los sucesores de los hermanos Escandón en la Compañía, es sabido que a la muerte de Antonio (1877) los herederos empezaron a vender acciones, de modo que en 1910 la familia ya no tenía ninguna.

Otras líneas de ferrocarril mexicanas

Al margen de ésta, y a veces en oposición a ella, se construyeron en México otras importantes líneas férreas; en unos casos, con objetivos quizá menos ambiciosos y, en otros casos, complementarias o paralelas al Ferrocarril Mexicano. De ellas, las más destacables [17] son:

Ferrocarriles Unidos del Yucatán. Concedidos en 1874 a la Cía. del Ferrocarril Mérida-Progreso, fue inaugurada en 1881. Otras com-

[17] La enumeración de las líneas mexicanas y el recorrido de algunos de sus tramos se hallan en el *Diccionario Porrúa*. México, 1976, pp. 765 y ss.

pañías cruzaron con sus líneas aquella península, pero desde 1902 todas se fueron fusionando en los Ferrocarriles Unidos. Sus 918 kilómetros de vías quedarían, en 1915, bajo control del Estado yucateco, pasando a poder del Estado Federal en 1968.

Ferrocarril del Pacífico de México. Aunque su concesión se hizo en 1877 a Robert Symon y David Ferguson, las obras se iniciaron tres años después y se estrenó en 1881. Con más de 1.760 kilómetros de recorrido desde Nogales (al norte, en Sonora), fue absorbido por el Sud-Pacífico norteamericano, prolongándose esta línea hasta Guadalajara en 1927.

Ferrocarril de Tehuantepec. Esta línea pretendía unir el golfo de México con el océano Pacífico, y estaba ligada al proyecto del canal interoceánico. Iniciados los trabajos en 1880, finalizaron 14 años después.

Ferrocarril Interoceánico. A semejanza del de Tehuantepec, nació con el propósito de unir los dos océanos, entre Acapulco y Veracruz a través de México. En 1881 entró en servicio su primer tramo, y en 1892 el de México a Veracruz; a finales del siglo XIX alcanzaba alrededor de 750 kilómetros.

Ferrocarril Central. Es también de los más antiguos, pues data de 1884, e iba desde México a Ciudad Juárez. Con sus diferentes ramales, tenía más de 5.000 kilómetros de longitud, siendo el más importante hasta la creación del sistema nacional de ferrocarriles en 1908.

Ferrocarril Nacional. Así se llamó a la línea México-Laredo, que se estrenó en 1888 como resultado de la fusión de varias compañías (la concesión original se otorgó a la Compañía Sullivan), y que en un principio era también de vía estrecha. La línea principal alcanzó los 1.300 kilómetros que se elevan a 2.400 sumando los ramales.

Ferrocarril Internacional. Partiendo desde Piedras Negras y construido sin subvención del gobierno, se inauguró en 1888; prolongado después hasta Durango y Monterrey, alcanzó una longitud de 1.500 kilómetros.

México-Cuernavaca-Pacífico. En 1893, su primer tramo de tan sólo 16 kilómetros llegaba únicamente hasta La Castañeda; posteriormente, en 1901, se prolongaría hasta el río Balsas.

Ferrocarril del Noroeste. Formado por la fusión de dos compañías concesionarias de líneas al Pacífico, apareció en 1899. Contaba con una red de 760 kilómetros compuesta a su vez por varios ramales.

Parral-Durango. Pasando por Escobedo, tenía 110 kilómetros de longitud, y su primer tramo se inauguró en 1900.

Saltillo-Torreón. Llamado también Coahuila y Pacífico en su concesión, corría también por Parras y Viesca, con cerca de 310 kilómetros de longitud.

Ferrocarril Mexicano del Sur. Inicialmente de vía estrecha, debía correr de México a Oaxaca, y empezó a prestar servicio en 1891. A lo largo del tiempo se cambió el trazado y el ancho de vía, prolongándose hasta el Pacífico.

Línea Kansas City-México-Oriente. Basada en el preyecto porfirista de un ferrocarril desde Chihuahua al Pacífico a través de Sierra Madre. Un primer tramo se puso en servicio en 1903 pero hasta 1961 no se consiguió acabarla; con 840 kilómetros y grandes túneles, esta línea es utilizada también por los estados sureños de Estados Unidos y es conocida como Chihuahua-Pacífico.

Ferrocarril Panamericano. Desde Ixtepec llega hasta Ciudad Hidalgo, cerca de Guatemala. Inaugurado en 1908, tras 15 años de trabajos y la quiebra de alguna compañía. Tiene 460 kilómetros y corre cercano a la costa de Chiapas.

Río Grande-Sierra Madre. Iniciado en Ciudad Juárez, poseía 250 kilómetros llegaba a Terrazas. También había sido concebido para llegar hasta el Pacífico, por lo que esta línea entronca con la de Kansas-City.

Sonora-Baja California. Aunque su concesión data de 1887, los trabajos se iniciaron definitivamente en 1937 (durante la presidencia de Lázaro Cárdenas). Inaugurado en 1948, tenía 540 kilómetros de recorrido y conectaba con las líneas del Sud-Pacífico y la Inter-California.

Tijuana-Tecate. Desde Tijuana llegaba hasta la Baja California, con un recorrido minúsculo (72 kilómetros). Concedida en 1908 a la Saint John Spreckels, pasó en 1964 a depender de la San Diego & Arizona Eastern Railway Co., para acabar siendo adquirida por el gobierno mexicano en 1970; con su compra se completaba la total nacionalización del sistema ferroviario mexicano.

El proceso de nacionalización de los ferrocarriles mexicanos y, a la vez, la reorganización racionalizada de las redes que hasta entonces estaban construidas, se produjo desde 1908; el 28 de marzo de ese año

el Gobierno Federal creaba los Ferrocarriles Nacionales de México, empresa con mayoría de participación estatal. Esta entidad se creó con el fin de suprimir líneas paralelas, de agrupar y consolidar las líneas mexicanas en poder de intereses extranjeros, y de unificar la administración de todas ellas. Tan interesante labor se inició con la fusión del Ferrocarril Nacional, el Ferrocarril Central y el Ferrocarril Internacional; a ellos habría de unirse, en 1910, el Ferrocarril Mexicano del Sur. La nueva empresa controlaba 11.157 kilómetros de vías férreas en todo el país.

Poco después, en diciembre de 1914, el presidente Venusiano Carranza promulgó un decreto de nacionalización por el que todos los ferrocarriles de México quedaban incautados por el Gobierno Federal. Esta situación se mantuvo hasta 1926, en que las líneas férreas de México fueron nuevamente privatizadas y volvieron a sus antiguos propietarios. La nacionalización definitiva tardaría 11 años más; en 1937, el presidente Lázaro Cárdenas ordenaba la unificación de todas las líneas férreas del país, que debían quedar bajo control estatal. La medida no sería rentable hasta 1954; la creación de la Compañía Nacional Constructora de Carros de Ferrocarril permitió surtir las vías férreas con productos nacionales, rehabilitando los servicios y sustituyendo las antiguas locomotoras de vapor por otras más modernas de diesel. El Ferrocarril Mexicano, a pesar de estar también nacionalizado, continuó operando independientemente hasta 1960, en que se fusionó con los Ferrocarriles Nacionales. Con todo, algunas líneas cortas o secundarias siguieron subsistiendo hasta los años setenta con una gestión propia, aunque como empresas con participación estatal.

El capital británico y la construcción del ferrocarril en la Argentina

En Argentina, igual que en otras repúblicas americanas, no existió una política definida en materia de ferrocarriles. En Buenos Aires capitalistas locales iniciaron la construcción del ferrocarril en 1857, para facilitar el transporte de la lana. Sorprendió que capitales criollos, que eran invertidos frecuentemente en comprar tierras para la cría de ganado bovino y ovino, formasen una empresa privada por acciones para construir el ferrocarril. Pero este dinero pronto sería insuficiente, dados

los altos costes de financiación, y fue necesario facilitar las inversiones extranjeras, tanto en capital como en materiales.

En 1820 llegaron a la Argentina gentes y capitales de Liverpool y Londres. Después de un largo paréntesis de decepciones, cuando terminó la era de los caudillos en los años 1860, volvieron otra vez hombres y dinero. El desarrollo argentino fue producto de la expansión comercial británica. El capital que hizo posible el ferrocarril, procedía, en gran medida, de la alta clase mercantil de la ciudad de Londres. En cuanto a la base social de los inversores argentinos, el grueso de los accionistas eran profesionales: oficiales del ejército, sacerdotes y comerciantes.

La presidencia de Mitre fue época de inversiones de capital británico, alentado por las nuevas autoridades. Al cabo de tres años, ingenieros británicos y hombres de negocios habían establecido bancos y compañías ferroviarias. En las décadas de los años 1860-1880 existió una aguda escasez de capital en la república. Para captar dinero, la ley de 5 de septiembre de 1862 establecía una nueva serie de condiciones para acordar concesiones ferroviarias. La concesión que Urquiza había hecho a Buschenthal otorgaba tierra al promotor, pero esta ley garantizaba al inversor en la construcción del ferrocarril Rosario a Córdoba un dividendo del 7% sobre un capital de 6.400 libras por milla. Las leyes de Mitre con las garantías dadas a los ferrocarriles y acerca de los pagos de la Deuda pública en libras, produciría el primer gran flujo de capitales que comenzó en 1861 y termina en 1875, años que están marcados por las grandes inversiones británicas. En la década de los ochenta al comienzo de la presidencia de Roca, la expansión económica volvió a tener un ritmo acelerado. El volumen de las inversiones procedente de las islas Británicas en esta década, superaron a todas las demás. Hubo una especie de fiebre por invertir en Argentina. Alrededor de un 65-70 % de todo el capital británico invertido en la Argentina durante 1886-1889 se empleó en financiar ferrocarriles. El tendido ferroviario que en 1885 era de 2.800 millas, aumentó a 4.783 al finalizar 1889. El nombre de la firma inglesa Baring Brothers significaba para los inversores más que los nombres de Argentina o Buenos Aires; así un inversor que tenía colocado dinero en la línea Gran Sur de Buenos Aires, creía que se trataba de un ferrocarril brasileño.

Cuando M. Juárez Celman sucedió a Roca en 1886, un gobierno ansioso de complacer a sus amigos permitió construir ferrocarriles allí

donde deseaban estos amigos de la administración: en las regiones donde poseían tierras. En poco tiempo el país se convirtió en un infierno ferroviario, donde había 21 compañías de ferrocarriles privados y tres del Estado, para prestar servicio a unos 4.000.000 de personas. Era ciertamente un exceso de construcción en relación con el uso inmediato. La crisis de 1890 que detuvo la afluencia de capitales y conmocionó a la *City* de Londres, se conoce con el nombre de «Baring Brothers» [18].

Los hombres que construyeron el ferrocarril argentino fueron ingleses y norteamericanos. Entre ellos están Edward Lumb a quien se le consideraba el hombre de negocios más rico en Buenos Aires. Obtuvo en 1862 la concesión original para construir el ferrocarril Gran Sur de Buenos Aires; tenía 30 años de experiencia en los círculos comerciales de Buenos Aires. Thomas Dugud fue uno de los principales accionistas del ferrocarril Gran Sur, también lo fue David Robertson, así como Samuel Morton Peto y su socio Betts. En estos años había seis compañías ferroviarias británicas, cuyas oficinas principales estaban en las islas Británicas y cuyo capital era suscrito en el mercado británico; entre ellas Central Argentine Railway y Buenos Ayres Great Southern Railway Company Limited.

William Wheelwright, concesionario del ferrocarril Central Argentino, era un norteamericano con muchos años de experiencia en la navegación de barcos de vapor en América del Sur. Thomas Amstrong fue uno de los principales directores del ferrocarril Central, hombre con larga experiencia en la banca comercial. Grandes inversores en el ferrocarril fueron también Thomas Fair, comerciante del Río de la Plata y W. Drabble, presidente del Banco de Londres y Río de la Plata, que se introdujo en la esfera de la política argentina.

Desde 1874 hasta 1881 los bancos y las empresas ferroviarias británicas fueron muy atacados en la prensa y en el Congreso. Se acusaba

[18] La crisis de «Baring Brothers» provenía de que el inversor no compraba títulos argentinos. En 1888 Baring Brothers suscribió por 25 millones de pesos oro un empréstito con la casa Buenos Ayres Water Supply and Drainage Company, a cambio de bonos por un valor de 25 millones de pesos oro. La Casa prometió pagar 25 millones de pesos oro en tres plazos. Debido a los altos intereses bancarios de Londres y el alza de oro en Buenos Aires, la Baring Brothers tenía que pagar más de lo que obtenía por la venta de títulos.

al gobierno de pagar garantías a líneas ferroviarias que prestaban servicios malos y caros. Se pedía en estos foros la expropiación de las empresas ferroviarias extranjeras.

FERROCARRILES OESTE Y CENTRAL ARGENTINO

Una empresa integrada por inversores argentinos obtuvo en 1854 licencia para construir el ferrocarril Oeste. Aunque en los primeros momentos se intentó la tracción «a sangre», ya que el caballo y la mula resultaban más baratos que la locomotora alimentada a carbón, el gobierno no lo autorizó. Debido a que el mercado no había absorbido la emisión de los títulos ferroviarios, los adquirió el gobierno y la empresa privada se transformó en mixta. El ferrocarril inaugurado el 28 de agosto de 1857 hundía a los arrieros que en caravanas de carretas y tropillas de caballos transportaban hasta Buenos Aires los frutos del interior del país.

El efecto de una pequeña crisis repercutió en el ferrocarril Oeste, que al ser deficitario lo compró el gobierno en 1863 y al año siguiente, cuando decide venderlo, no encuentra comprador. Construido con recursos nacionales, llegaba hasta Chilcoy en 1866 y al límite de la provincia en 1890. Posteriormente se prolongó hasta la cordillera de los Andes. El presidente Celman, admirador de H. Spencer tuvo en cuenta la más pura doctrina liberal de que el Estado es mal administrador y vendió a una compañía inglesa la línea troncal del ferrocarril Andino, que iba desde Villa María, en Córdoba, a San Luis, Mendoza y San Juan. Entonces existían en los ferrocarriles argentinos situaciones difíciles e inexplicables. Así el tendido del Estado formado por el ferrocarril Andino y el Central Norte, era subsidiario del ferrocarril Central Argentino de 396 kilómetros.

En 1877 el tendido del ferrocarril Oeste era de 1.210 kilómetros y a los 20 años, en 1897, llegaba a Santa Rosa de Toay. Debido a la situación desesperada en que estaban las finanzas de la provincia de Buenos Aires, vendió el ferrocarril Oeste al súbdito inglés H.G. Anderson por 8.134.920 libras esterlinas; Anderson representaba a un sindicato de Londres que formó la empresa The Buenos Ayres Western Railway Limited con la finalidad de adquirir y explotar los ferrocarriles de la provincia de Buenos Aires.

Como aspecto anecdótico destacamos el protagonismo de las dos primeras locomotoras del ferrocarril Oeste: *La Porteña* y *Argentina*, que alcanzaban las 25 millas por hora. *La Porteña* era una locomotora usada; había sido construida para la India y una vez empleada en el sitio de Sebastopol durante la guerra de Crimea, la adquirió el ferrocarril Oeste.

Debido a que el ferrocarril Oeste atravesaba campos de pastoreo pertenecientes a ingleses en su mayoría, se intensificó la cría de la oveja merina en las haciendas próximas al ferrocarril.

Los primeros intentos de construcción del ferrocarril Central Argentino, línea de Rosario a Córdoba, datan del gobierno Urquiza; fue como un sueño de este presidente para unir dos provincias muy distantes entre sí, siguiendo los estudios técnicos realizados por el ingeniero norteamericano Allan Campbell, quien había trabajado en la línea férrea tendida entre Nueva York y Harlem. La línea era directa de Rosario a Córdoba, pero convenía desviarse al río Tercero en el pueblo Villa Nueva, centro estratégico de arribo de caravanas de carretas y de recuas de mulas y donde las locomotoras podían abastecerse de agua; además desde allí se podía continuar la vía hacia Cuyo.

Las grandes contribuciones de capital procedían del grupo mercantil y de contratistas ferroviarios. Cuando se interesó a los argentinos en el ferrocarril Central la respuesta fue decepcionante. Los Anchorena, tal vez la familia más rica de la Argentina, invirtieron 200 libras y nunca aumentaron las acciones. La gran mayoría de los accionistas nativos tenían menos de 10 acciones cada uno. El gobierno fue el accionista más importante con 17.000 acciones de las 65.000. Igual que lo había hecho el gobierno francés, el argentino intervino directamente en las inversiones ferroviarias. W. Wheelwright, concesionario del ferrocarril, poseía 7.931 acciones de 20 libras cada una. Casi todos los inversores primitivos del Central Argentino eran ingleses de Londres y Birmingham. En la lista de accionistas figuran comerciantes, oficiales del ejército, sastres, miembros del Parlamento, pero faltan nombres de nobles. En las grandes ciudades argentinas: Buenos Aires, Rosario, Mendoza y Córdoba, no había capitales disponibles.

El ferrocarril Central Argentino fue un ferrocarril pionero, construido para crear una demanda, no para satisfacer una necesidad. Atravesaba campos poco cultivados y con escasa ganadería, sin ofrecer atractivos inmediatos. De acuerdo con los estudios realizados por

Campbell, Rosario se convertiría pronto en una ciudad de igual importancia que la capital.

W. Wheelwright obtuvo en 1863 del general Mitre la concesión para construir el ferrocarril. Era este norteamericano, según Fens, uno de los grandes hombres de negocios del siglo XIX. Cuando fundó la compañía Ferrocarril Central Argentino era ya muy anciano, muy ocupado en múltiples negocios, por lo que desatendió la construcción de la línea. La construcción comenzó en 1865 y a los cinco años la línea había llegado a Córdoba. Para el presidente Sarmiento su inauguración fue «el más grande acontecimiento de la época». A partir de 1870 comenzó a crecer con ramales secundarios, pues, ocupaba una posición clave y estratégica para articularse al norte, al sur y al oeste entre tierras de ganadería y cultivos.

El Central Argentino tuvo varios problemas desde el comienzo. A la falta de capital –fueron accionistas del país el general Justo Urquiza y muy pocos argentinos más– se unieron los problemas con el público que usaba la línea y con el gobierno, que mantuvo guerra declarada con él, debido a las cláusulas de garantía del contrato. El gobierno garantizaba a la compañía un interés del 7% anual sobre el costo efectivo de las obras; el costo por milla se valoró en 6.400 libras. También porque la compañía violó constantemente las cláusulas del contrato, al modificar el trazado propuesto, para especular sobre el valor de las tierras por donde pasaba el ferrocarril. El domicilio legal de la compañía estaba en Londres y la contabilidad se llevaba en libras y esto no favorecía la clarificación de las relaciones y aumentó más las tensiones. Otro problema fue que de la generosa ayuda de la tierra concedida por el gobierno, más de 500 leguas cuadradas a ambos costados de la vía, superando los 333 kilómetros, la compañía vendió una franja a lo largo del tendido a otra compañía por gran cantidad de dinero.

La guerra con el gobierno detuvo la afluencia de los fletes y de otras inversiones de capital a esta importante arteria a través de las pampas septentrionales. Cuando Drabble, accionista del Central Argentino, promovió la formación del ferrocarril Buenos Aires-Rosario, se suponía que se proyectaba la fusión de ambas líneas, pero fracasó en el empeño. En cuanto a los fletes el presidente argentino Celman se refirió a los precios «criminales e inicuas exacciones» de las compañías férreas, en el mensaje al Congreso en agosto de 1888.

El ferrocarril Sud y otros tendidos férreos

Junto con el ferrocarril Oeste, el ferrocarril Sud atendía el tráfico de la provincia de Buenos Aires. La empresa había sido fundada por E. Lumb en 1861. La construcción de la línea Buenos Aires a Chascomús (1862-1865), de 114 kilómetros de recorrido, se hizo sobre la base de la garantía del 7% del interés anual sobre el capital a invertir en la línea –no se reconocía un coste mayor al de 10.000 libras por milla– además de la franquicia en las importaciones de material.

Al principio no hubo muchos inversionistas; fue una característica estar integrada la compañía por capitalistas individuales, sin participación de sindicatos o grupos financieros. Predominaron los accionistas de Londres, Birmingham, Liverpool y Manchester, en acciones muy repartidas, lo que no sucedía en las otras empresas. Tuvo carácter auténticamente inglés, sin accionistas alemanes, austríacos o judíos. Como el ferrocarril Sud creó un clima de opinión favorable en Londres, descongeló los fondos de las clases inversoras de Gran Bretaña que hicieron llegar un chorro de dinero a las pampas del Río de la Plata.

La línea cruzaba campos donde las actividades preferentes eran la cría de ovejas y la producción de sebo y cueros. Antes del ferrocarril ya existía un servicio de arrieros bien organizado, que llevaba estos productos hasta los mercados de la capital en carretas tiradas por bueyes. Sólo la lana cargada en los vagones más allá del río Salado llegaba a los mercados por ferrocarril, ya que una vez que los arrieros pasaban con las carretas los difíciles pasas del Salado, no merecía la pena descargar y pagar el flete para continuar el viaje por tren. En 1875 el gerente informaba que los cereales y el forraje habían sido los apartados que más habían crecido en las materias del transporte.

Desde Chascomús se prolongó la línea hasta Dolores, distante 204 kilómetros de la capital; también se construyeron varios ramales, como el de Las Flores-Azul y desde Azul a Bahía Blanca. En 1887 la extensión total alcanzaba 1.340,5 kilómetros.

Ferrocarril Andino. Según una ley de 1868 el ferrocarril Oeste debía extenderse hacia Chile, comunicando el Atlántico con el Pacífico. Tenía que partir de Chivilco –después de cruzar la pampa–, atravesar el paso del Planchón hasta los yacimientos de cobre chilenos. Posteriormente se abandonó la idea de la construcción por el

Planchón y se hace el ferrocarril trasandino por Uspallata y la región central. Cuando Juárez Celman asumió la presidencia de la república en agosto de 1886 transfirió al señor Clark el ferrocarril Andino que había construido el Estado.

Ferrocarril Central Norte. En 1870 llegó el ferrocarril Central Argentino a la ciudad de Córdoba e inmediatamente se prolongó hasta Tucumán. La nueva línea de 541 kilómetros fue el primer ferrocarril de vía estrecha introducido en la Argentina. Hasta 1872 la república tenía construidas cerca de 500 millas, todas con vía ancha de 1,676. Cuando se proyectó la línea Córdoba-Tucumán se abrió en el periódico *La Tribuna* un amplio debate técnico sobre las ventajas e inconvenientes de los trazados de vía ancha o estrecha, en el que tomaron parte varios ingenieros del país y de fuera.

Años después se completó la línea con ramales a Santiago del Estero y Chumbicha. El ferrocarril venía a formar parte de una gran línea de tronco, de gran importancia para el comercio de las regiones del norte.

Éstas son las grandes líneas del ferrocarril argentino. Durante el gobierno de Juárez Celman se adjudicaron la construcción de 31 líneas férreas, la mayoría a compañías inglesas. Sobre estas múltiples concesiones decía el diputado Escalante en el Congreso: «Dejémonos de estos concesionarios, de estos intermediarios, que no llevan a nada, que no tienen capacidad de especuladores, que van a vender las concesiones que han obtenido gravando con altos precios de concesión a los verdaderos constructores», y Aristóbulo del Valle insistía: «De 1886 pasamos a 1887; el año del oro para todos los empresarios». Este año se formaron grandes fortunas con la reventa de las concesiones, recargando el coste de las líneas con las enormes comisiones [19].

[19] En 1888 se llegaba a 7.707 km. de vía férrea de explotación y a 4.808 en construcción. M. Renée Cura escribía en 1961 que «existían cerca de 3.000 km. de ferrocarriles secundarios sobre los cuales no se dispone de información fidedigna, de carácter oficial», «Ferrocarriles», *La Argentina. Suma de Geografía*, T. VII, Buenos Aires, 1961, p. 382.

En cuanto al ancho de vía, a finales del siglo XIX había tres clases diferentes. La diversidad se debe a las variaciones históricas de los conceptos técnicos y a las peripecias seguidas por las líneas.

Las grandes líneas del ferrocarril chileno

El ferrocarril sirvió como un factor de unidad y desarrollo económico y se elevó a símbolo con las grandes líneas internacionales, para comunicar con los países vecinos. En los primeros años del siglo xx contaba con tres líneas internacionales, que se extendían por América del Sur, como el que comunica Arica con La Paz, que fue una consecuencia del tratado de 1904. Tiene una extensión total de 440 kilómetros; de ellos 207 en territorio chileno. Atraviesa la cordillera de los Andes, alcanzando la frontera (Chañaral) 4.067 metros sobre el nivel del mar. El segundo de los ferrocarriles internacionales comunica el puerto de Antofagasta con la histórica región minera de Oruro y se prolonga hasta La Paz. De Antofagasta a La Paz hay 1.163 kilómetros; en territorio chileno tiene una longitud del 778 kilómetros. Este tendido ferroviario da acceso a espléndidos paisajes de la cordillera de los Andes. Por último el ferrocarril de los Andes a Mendoza, igual que el de Antofagasta a La Paz, pertenece también a una compañía privada. Comunica las ciudades más importantes del centro de Chile, como Valparaíso y Santiago, con Buenos Aires, atraviesa la cordillera por un túnel de 4 kilómetros.

En los primeros años del siglo xx el ferrocarril chileno tenía una longitud de 7.658 kilómetros, de los cuales 4.122 pertenecían al Estado y el resto (3.536) a empresas privadas. Después de varios proyectos y discusiones, los del Estado cruzan la parte más poblada del territorio, especialmente la Red Central que llega hasta el puerto Montt. Consta esta red de un tronco longitudinal que se extiende de norte a sur entre Santiago y las provincias del sur, por el valle central. De este tronco se desprenden varias líneas transversales hacia los puertos de la costa y hacia los valles de la cordillera. En una línea longitudinal se extiende desde el extremo norte hasta puerto Montt.

Al comenzar el siglo xx se había logrado el tendido suficiente para comunicar las partes mineras y más pobladas de la república, pero debido a la especial configuración de la región septentrional y a la falta de grandes núcleos de población, esta parte del territorio no estaba unida por una verdadera red ferroviaria, sino simplemente por tendidos de tramos sueltos para comunicar con el mar valles agrícolas, minerales del interior y salitreras.

Con las concesiones a las empresas privadas se produjo el verdadero auge. Los ferrocarriles particulares en su mayoría están en territorios que habían pertenecido a Bolivia y Perú. Entre las empresas privadas, merece citarse, además del de Antofagasta, la red salitrera de Tarapacá, cuyos centros son los puertos de Iquique a Pisagua y Laguna, cuya longitud es de 547 kilómetros y pertenece a The Nitrate Railway Co.

APÉNDICES

BIBLIOGRAFÍA

En estos últimos años se han publicado varias obras de carácter general, que abarcan con amplitud y en forma global los siglos XVI al XIX. Los primeros títulos que cabe señalar aquí son los cinco tomos aparecidos sobre *Historia de América*, insertados en la obra *Historia General de España y América*, Ediciones Rialp, S.A., Madrid. Obra de un amplio grupo de colaboradores, constituye una de las obras más completas y actualizadas que se hayan publicado sobre Hispanoamérica. Hay en ella innovaciones metodológicas, así como nuevos modelos conceptuales, con las más variadas interpretaciones y análisis desde distintos puntos de vista. Incluye, además, una amplia bibliografía actualizada.

The Cambridge History of Latin America, editada por Leslie Bethell, Cambridge-London. En 1970 la Cambridge University Press decidió hacer una gran historia de Iberoamérica, que comenzó a publicarse en 1984. Cada volumen estudia un período, desde la economía, lo social, lo cultural y la política.

M. Hernández Sánchez-Barba, *Historia de América*, 3 vols., Madrid, 1988. Además de brindar una magnífica visión de conjunto, destaca la dimensión conceptual y de análisis sobre las interpretaciones históricas contrapuestas.

El libro de G. Céspedes del Castillo, *América Hispánica (1492-1898)*, Madrid, 1983, vol. I de la *Colección Historia de España*, es de gran interés para los aspectos comerciales y de las comunicaciones, por las interesantes consideraciones que ofrece.

Una de las obras importantes que engloba múltiples contenidos es la redactada por diversos especialistas J. Vicens Vives, dir., *Historia de España y América*, 5 vols., Barcelona, 1971. Aunque superada por estudios posteriores, es todavía útil.

El manual, si bien sistematizado, F. Morales Padrón, *Historia de América*, Madrid, 2.ª edic., 1975. Son dos volúmenes de la obra general *Manual de Historia Universal*, que complementan sus numerosos estudios sobre Hispanoamérica; contiene un importante repertorio bibliográfico.

Respecto a la cartografía americana, algunos mapas se hicieron según informaciones eruditas espontáneas de misioneros y soldados; ellos mismos dibujaron costas y caminos de forma rudimentaria. A pesar de las deficiencias técnicas, son de un alto valor histórico. La abundante cartografía americana pone de manifiesto la preocupación emocional que suscitaban los descubrimientos y que los cartógrafos españoles se dedicaron a la confección de mapas de los nuevos territorios y prestaron poca atención a los peninsulares, que son menos y más imprecisos. La Casa de Contratación fue el primer centro geográfico y cartográfico donde se centralizaron las actividades referentes a la confección de los mapas, según las relaciones de los exploradores.

Un total de 78 mapas y planos se han reunido en *Mapas españoles de América, siglos* XV-XVII, Madrid, 1951. Se trata de una excelente edición muy poco conocida, de 312 ejemplares numerados. La mayor parte de los mapas corresponden a los siglos XVI y XVII, que proceden de varios fondos: Archivo General de Indias, de Sevilla, Archivo Histórico Nacional, Biblioteca Nacional, Archivo de Palacio y Simancas. Entre los mapas y planos deben tenerse en cuenta: *Plano del valle del río San Miguel*, 1580, que es objeto de estudio en el capítulo III; *Plano del río Grande del Magdalena* de 1601 y el *Mapa del corregimiento de Macuilsuchil y Teutitlán*, 1580 y el *Plano del camino Veracruz a México*, de J.B. Antonelli, 1590.

P. Torres Lanzas, *Catálogo de mapas y planos. Audiencias de Panamá, Santa Fe y Quito*, reimprensión, Madrid, 1985; *Catálogo de mapas y planos. Virreinato del Perú (Perú, Chile)*, reimpresión, Madrid, 1985; *Catálogo de mapas y planos de México*, tomos I y II, reimpresión, Madrid, 1985; *Catálogo de mapas y planos. Buenos Aires*, tomos I y II, Madrid, 1985, también reimpresión y *Catálogo de mapas y planos: Guatemala, San Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica*, reimpresión, Madrid, 1985. El catálogo de Torres Lanzas es una obra clásica de notable interés general para las comunicaciones de la empresa de las Indias.

T. López, *Atlas geográfico de la América septentrional y meridional*, Madrid, 1758. Los mapas fueron grabados en París donde estaba estudiando cartografía, pensionado por la corona. El *Atlas*, compuesto de 40 mapas o planos de pequeñas dimensiones, debió de tener mucha circulación y ser muy utilizado, pese a que los mapas no eran muy exactos. Algunos de ellos debió de confeccionarlos según el modelo del ingeniero francés J. Nicolas Bellin, que había publicado una colección de 575 mapas en 5 volúmenes; de ellos, 189 de América.

C. Bueno, desde 1764 publicó como apéndice al *Almanaque del Perú* numerosas descripciones de las provincias del virreinato importantísimas, aunque la geografía se resiente algo. En 1872 se reimprimieron en la *Colección de documentos literarios del Perú*, en dos volúmenes.

Junta de Castilla y León, *Castilla y León en América. Cartografía histórica*, Valladolid, 1991. Es de interés para los planos de las ciudades y puertos de Indias. Demetrio Ramos es uno de los colaboradores de la obra.

Las publicaciones de los Servicios Geográfico e Histórico del Ejército sobre cartografía americana constituyen un importante instrumento de trabajo. Pueden citarse, Servicio Geográfico del Ejército, *Índice de mapas y planos históricos de América*, Madrid, 1974; *Índice de memorias* e itinerarios descriptivos, *América*, los fascículos I al IV, Madrid, 1975. Servicio Histórico Militar y Servicio Geográfico del Ejército, «Cartografía y Relaciones históricas de Ultramar», tomo I, *América en general. Carpeta cartográfica y carpeta descriptiva*, Madrid, 1983.

Como obras de interés general para la historia, están los diccionarios, como la obra de López de Velasco; J. López de Velasco, *Geografía General de Indias*. Es un diccionario de información geográfica, muy práctico para el siglo XVI. Este cosmógrafo y cronista mayor de Indias manejó el *Libro de las descripciones y relaciones*, donde encontró los materiales para esta obra; también manejó el archivo cosmográfico de Alonso de Santa Cruz y así acabó el libro en el que llevaba trabajando varios años. Estaba concluido hacia 1850, pero se mantuvo inédito hasta 1894 que lo publicó Justo Zaragoza. Los mapas de López de Velasco son los que utilizó A. de Herrera para ilustrar sus *Décadas*, que aparecen en 1601. Antonio Alcedo, *Diccionario geográfico de las Indias Occidentales o América, es a saber: De los reinos de Perú, Nueva España y Tierra Firme, Chile y Nuevo Reino de Granada*, 5 vols., Madrid, 1788-1789; hay edición de 1967, publicada por la B.A.E. La base de este diccionario son los datos que le suministró su padre.

Las *Relaciones Geográficas* son una pieza histórica de incuestionable valor. Juan López de Velasco redactó un cuestionario de 150 preguntas que el Consejo de Indias remitió a los virreyes y audiencias para que ellos lo hiciesen llegar a gobernadores, alcaldes mayores y corregidores. Con las respuestas remitidas, frecuentemente acompañadas de mapas geográficos elementales, se formó este importantísimo fondo documental. El académico Fermín Caballero estudió por primera vez estas *Relaciones* en 1866 y prosiguió su estudio y publicación Marcos Jiménez de la Espada con el título *Relaciones Geográficas de Indias*, 4 vols., Madrid, 1881-1885, referentes al Perú. En la actualidad están publicadas, prácticamente, las de todos los países.

Los cronistas y diarios de quienes nos cuentan su experiencia histórica, especialmente las que proceden de plumas de soldados, misioneros y primitivos historiadores, constituyen fuentes de primera importancia por el caudal informativo de primera mano acerca de las experiencias vividas. En estas obras de carácter descriptivo, encontramos los primeros conocimientos geográficos sobre América. Son muy útiles para el estudio de las comunicaciones.

El primero de ellos G. Fernández de Oviedo, versado en cartografía, escribió *Historia General y natural de las Indias*, 5 vols., Madrid, 1959. La información geográfica sobre el Río de la Plata es una de las más completas y fidedignas. Es una obra que tiene la particularidad de apuntar aspectos sobre los viajes, no tratados por otros cronistas. Recibe directamente las informaciones, pero en algunos momentos toma noticias de otros. F. López de Gomara, *Historia general de las Indias*, Madrid, 1941. La primera edición es de 1552. B. Díaz del Castillo, *Historia verdadera de la conquista de la Nueva España*, Madrid, 1964. Aunque estaba ya viejo, escribe para rectificar la historia escrita de oídas por Solís. A. de Solís, *Historia de la conquista de México*. Nombrado por el rey cronista de Indias, escribió sin haber pisado suelo americano. La edición clásica del libro es de 1851. A. de Herrera, *Historia general de los hechos de los castellanos en las Islas y Tierra Firme del mar Océano*, 4 vols., Madrid, 1775-1777; la obra, más historia que crónica, se basa en documentos oficiales. J. Acosta, *Historia natural y moral de las Indias*, Madrid, 1954; la primera edición es de Sevilla, 1590. Alguien ha llamado a este cosmógrafo e historiador el «Plinio del Nuevo Mundo». Ofrece espléndidas descripciones sobre el paso a través de las sierras por Chile y Perú, también sobre los quipos peruanos. F.A. Álvarez, *Fray Diego de Ocaña (1599-1606), un viaje fascinante por la América hispana del siglo XVI*, Madrid, 1969. El libro es la crónica descriptiva del itinerario de este misionero, viajero incansable y cronista elegante y observador. Desde Puerto Rico se dirige a Portobelo, Perú y Chile. Hay en esta obra un extenso repertorio de caminos muy bien descritos. A. Enríquez de Guzmán, *Libro de la vida y costumbres de Don Alonso Enríquez de Guzmán*, Madrid, 1960; aventurero sevillano que escribe su autobiografía y aporta buenas descripciones del camino de Panamá y los primitivos del Perú; la edición inglesa de 1862, aunque se presenta como una traducción exacta, no deja de ser una paráfrasis inadecuada de algunas partes.

Entre los cronistas e historiadores primitivos del siglo XVII, cabe destacar a A. Vázquez de Espinosa, *Compendio y descripción de las Indias Occidentales*, Madrid, 1969. Es la obra de un estudioso que viaja para recoger información. Este cronista e historiador carmelita fue dado a conocer por Charles Upson Clark en 1942, a partir de la publicación en lengua inglesa del manuscrito que encontró en la biblioteca del Vaticano. Las noticias que da sobre las comunicaciones son muy interesantes. El geógrafo es uno de los aspectos más interesantes del libro. Conoce muy bien Perú, ya que allí pasó muchos años. R. de Lizárraga, *Descripción breve de toda la tierra del Perú, Tucumán, Río de la Plata y Chile*, Madrid, 1968. Es fundamentalmente un itinerario o descripción detallada de un viajero. En su mayoría es testimonio personal de lo narrado. Elogia los caminos incaicos y es un testimonio merecedor de ser tenido siempre en cuenta para estudiar las comunicaciones, ya que, debido al cargo que ocupó en su orden dominicana, viajó mucho. B. Cobo, *Historia del Nuevo Mundo*, 2 vols.,

Madrid, 1964. La obra de este jesuita es de gran interés sobre ciertos aspectos de América en los primeros años del siglo XVII. Escrita en torno a 1653, hay en ella buenas descripciones de algunos itinerarios primitivos. R. Díaz de Guzmán, *La Argentina: historia de las provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1914. El título que ahora lleva se debe a los copistas del siglo XVIII, aunque había de ella varias copias manuscritas. Cambiaron el auténtico título que era *Anales del descubrimiento, población y conquista de las provincias del Río de la Plata*; de esta obra se tenía en España poco conocimiento; no figura en las grandes colecciones como la de J. B. Muñoz.

Las publicaciones de los jesuitas sobre América forman un cuerpo de obras muy interesante. La expulsión de los jesuitas de América tuvo una repercusión favorable para el conocimiento geográfico del continente americano, debido a que varios miembros de la expulsada Compañía se dedicaron a publicar los conocimientos adquiridos durante muchos años de observación en regiones que eran desconocidas en aquella época. Entre ellos merecen citarse las publicaciones de G. Patiño, *Diario* sobre el río Palcomayo, incluido en el libro de J. Arenales, *Noticias históricas y descriptivas del país del Chaco...*, Buenos Aires, 1850. También el padre J. Cardiel escribió el *Diario del viaje y misión del río Sauce y dos cartas*, que publica F. Outes en 1930. Para la descripción del Chaco, además del *Diario* del padre Patiño, tenemos al padre Lozano, *Descripción corográfica del Gran Chaco Gualamba*. Una de las obras que alcanzó mayor trascendencia es la *Descripción de Patagonia* del padre T. Falkner, publicada en 1774, incluida en P. de Angelis, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, 5 vols., Buenos Aires, 1910. En cuanto a la cartografía, puede mencionarse *Cartografía jesuítica del Río de la Plata*, de G. Furlong Cardiff, Buenos Aires, 1936. Debemos citar también los trabajos del padre Murillo Velarde, *Geografía histórica*, 10 vols., Madrid, 1752. Destina el tomo X a la descripción de América. Aunque con algunos errores históricos y geográficos, supone un gran esfuerzo para aquella época y todavía es útil al historiador. J.D. Coleti, *Dizionario storico-geografico dell' America Meridionale*, Venecia, 1771. Había estado en las misiones de Quito y Nueva Granada. Cuando trató de rectificar algunos errores y preparaba la segunda edición le sorprendió la muerte. No debemos olvidar nombres como Bayer con estudios sobre el Perú, Vidaure, sobre Chile y los del italiano Gilii en la región del Orinoco y afluentes del Amazonas.

Colecciones documentales se publicaron en los últimos años del siglo XIX y principios del XX y se continúa su publicación. Son fuentes que ofrecen noticias y datos sobre las vías de comunicación y algunas informaciones contienen puntuales referencias sobre el tránsito comercial por ellas. Entre ellas están M. Fernández Navarrete, coord., *Colección de viajes y descripciones que hicieron por mar los españoles desde finales del siglo XVI*, 5 vols., Madrid, 1829-1859; *Colección*

de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y colonización de las colonias españolas en América y Oceanía, 1.ª serie, 42 vols., Madrid, 1864-1884; su publicación se debió a Fernández Navarrete. La continuación de la serie primera está publicada con título diferente: *Colección de documentos inéditos relativos al descubrimiento, conquista y organización de las antiguas posesiones españolas de Ultramar*, 2.ª serie, 13 vols., Madrid, 1885-1900. Otra colección de consulta obligada para ver las comunicaciones es *Colección de documentos inéditos para la historia de España*, 112 vols., Madrid, 1842-1895. Y finalmente, *Colección de documentos inéditos para la historia de Hispanoamérica*, 14 vols., Madrid, 1927-1931.

Sobre los caminos no se ha escrito todavía la obra completa y con hondura. Se han hecho algunos estudios de indudable valor, con interesantes perspectivas de ámbito regional. El libro de R. Carrasco, *Historia de los caminos del Nuevo Mundo. Expansión de la cultura hispánica en América. Prólogo de Enrique de Gandía*, Buenos Aires, 1939. Hasta entonces no se había hecho un estudio de conjunto como éste. Es la mejor síntesis que se ha publicado sobre el tema. El libro de A. Zapata Gollan, *Caminos de América*, 1945, tiene valor instrumental, habiéndose reunido en él una antología de crónicas y relaciones en las que los cronistas y primitivos historiadores manifiestan su admiración por los primitivos caminos indígenas.

Debe tenerse en cuenta el ensayo de E. Schafer, «Comunicaciones marítimas y terrestres de las Indias españolas»; *Anuario de Estudios Americanos*, 3, 1946, pp. 969-983, que, aunque bastante breve, contiene un enfoque general lleno de claridad. Sí contamos con buenos estudios monográficos, basándose, sobre todo, en una documentación específica; pero de ellos hablaremos al plantearnos la bibliografía por regiones.

No existe un estudio global completo que abarque las comunicaciones en Centroamérica desde los primeros tiempos de la colonia. Aunque no hay relaciones completas de la red de caminos, sí tenemos relatos diferentes en los primitivos cronistas, que forman un jalón historiográfico importante. Ellos son los que proporcionan las noticias de máximo interés para Nombre de Dios y Portobelo. Entre los primitivos cronistas puede servir fray A. de Remesal, O.P., *Historia general de las Indias Occidentales y particular de la Gobernación de Chiapas y Guatemala*, 2 vols., Madrid, 1966, de la que se pueden tomar algunos datos, ya que sólo esporádicamente hace alusión a las vías de comunicación. Prescindiendo de algunas concesiones al pintoresquismo, fácilmente perceptibles, interesa V. Restrepo, Ed., *Viajes de Lionez Wafer al istmo del Darien (Cuatro meses entre los indios)*, Bogotá, 1888. La primera edición original se publicó en Londres en 1699. La versión hecha desde la documentación del cabildo de Guatemala, quedó fijada en el libro del regidor del cabildo F. Fuentes y Guzmán, «Recordación Florida», en *Obras históricas de Don Francisco Antonio de Fuentes y*

Guzmán, 3 vols., Madrid, 1969-1972; obra clásica sobre Guatemala, de excelente valor, cuyo manuscrito está en la Biblioteca del Palacio Real.

Para completar los relatos primitivos, el material que ha publicado la revista *Lotería*, recoge estudios específicos para esta región. Entre las colaboraciones interesan los trabajos de P. Dennis Hussey, «Caminos coloniales en Panamá», *Lotería*, 60, 1960, pp. 104-128. Tiene este número una buena bibliografía. Completan el cuadro de las comunicaciones J.A. Susto, «Panamá centro del mundo. Breve reseña de las comunicaciones interoceánicas», *Lotería*, 45, 1959, pp. 56-70. Sobre el camino de Portobelo y Chagres, es de obligada consulta el breve ensayo de M. Moreyra y P. Roldán, «Portobelo y Chagres y la travesía del istmo en la época colonial», *Lotería*, 104, 1950, pp. 28-32. T.A. Lee and C. Navarrete, Eds., *Mesoamerican communication routes and cultural contacts*, Provo, Utah, 1978; recoge algunos trabajos presentados a un simposium celebrado en Roma en 1972 sobre las vías de comunicación cultural.

Otros estudios específicos para esta región son los de R.D. Charles, *220 años del período colonial en Panamá*, Panamá, 1969. Abarca los años comprendidos entre 1519 y 1739. El tema de las grandes concentraciones feriales en los puertos terminales de las flotas y galeones, de las que ofrecen noticias dispersas los cronistas, han sido objeto de algunos estudios de carácter monográfico, en particular por A.C. Loosley, «The Puerto Bello fairs», *Hispanic American historical Review*, 13, 1933, pp. 314-340. Cuatro obras ricas en contenido y sugerentes, que siguen siendo muy útiles a pesar del tiempo transcurrido, son las de H.H. Bancroff, *History of Central America*, 3 vols., San Francisco, 1882-1887; J.B. Calvo, *Apuntamientos geográficos, estadísticos e históricos compilados y arreglados por ...*, San José, 1886; J. Milla, *Historia de la América Central*, Guatemala, 1976, primera edición de 1879 y L. Fernández, *Historia de Costa Rica durante la dominación española, 1502-1821*, Madrid, 1889. Para las principales rutas de comercio en Centroamérica, M.J. Mac Leod, *Spanish Central America, a socioeconomic history, 1520-1720*, Berkeley University of California Press, 1973.

Sobre Nueva España hay una larga serie de obras. Tienen especial interés las de los primitivos cronistas. Así fray B. de Sahagún, *Historia general de las cosas de la Nueva España*, México, 1946 y A. Hernestro, S.A. Ed., *Oaxaca en 1568. Descripción* tomada de la *Relación breve y verdadera de algunas cosas de las muchas que le sucedieron al Padre Fray Alonso Ponce en la provincia de la Nueva España*, México, 1967. La *Relación*, tal vez escrita por Alonso de San Juan, inédita hasta 1872, constituye el itinerario descriptivo de más de mil leguas. Obra fundamental y clásica es la de F. del Paso y Troncoso, *Relaciones geográficas de México. Papeles de Nueva España*, México, 1979; es la versión preparada por Paso y Troncoso en 1890. Obra clásica también sobre la antigüedad mexicana, con importantes relatos sobre correos y postas, así como de los caminos, es la escrita en el siglo XVIII por el jesuita F.J. Clavijero, *Historia antigua de México*, 4

vols., México, 1958-1959. Obras fundamentales de la historiografía mexicana son también las de M. Orozco y Berra, *Historia de la colonización española en México,* 4 vols., México, 1938, y L. Alamán, *Historia de México,* 5 vols., México, 1942; abarca desde 1808 a 1849. De este mismo autor *Disertaciones sobre historia de la República mexicana. Desde la época de la conquista que los españoles hicieron a finales del siglo* XV *y principios del siglo* XVI *de las islas y continente americano hasta nuestros días,* 3 vols., México, 1942. La primera edición es de 1844 y la última de 1969. Obra de varios autores es la *Historia general de México,* 4 vols., México, 1976.

Entre las colecciones de documentos que tratan de la época de la colonia, con indicaciones concretas a las vías de comunicación, es fundamental y de obligada consulta P.F. Velázquez, *Colección de documentos para la historia de San Luis Potosí,* San Luis, 1897-1899. Especial importancia tiene la «Relación de Querétaro» de Vargas, incluida en el volumen II de la *Colección.* Del mismo autor, *Historia de San Luis Potosí,* 4 vols., México, 1948. Los informes secretos de los diplomáticos franceses enviados a París desde la capital azteca entre 1853 y 1867, sobre los problemas de toda índole que se suscitan en esta época, tiene su mejor expresión en L. Díaz, *Versión francesa de México. Informes diplomáticos,* 4 vols., México, 1963-1964.

Son fundamentales para el camino de Veracruz a México, dos documentos que se conservan en la Biblioteca Nacional de Madrid, Sección de manuscritos; uno es el de D. Panes y Abellán de 1783, «Descripción de los caminos que desde la plaza de Veracruz se dirigen a México por distintos ramales», con varios planos parciales de cada 10-11 leguas y uno general. Es una pieza documental muy completa. También el «Derrotero del viaje que hacen los Excmos. Señores Virreyes hasta la ciudad de México desde el puerto de Veracruz», año 1760, tal vez de un religioso capuchino.

Entre los trabajos que tratan directamente las comunicaciones y presidios, se deben mencionar C. Barrón de Morón, «Rutas históricas de México», *Boletín de la Sociedad mexicana de Geográfía e Historia,* 1-3, 1953, pp. 4-20. Es una breve descripción de la formación de las rutas históricas. C.R. Margain, «El camino de la plata», *Caminos de México,* 42, 1965, pp. 5-12; descripción del camino de Zacatecas siguiendo una conferencia de P.W. Powell, «Soldiers, indian and silver», pronunciada en México en 1965. P.W. Powell es autor de *La guerra chichimeca (1550-1600),* México, 1977 y de «Presidios and towns on the silver frontier of New Spain, 1550-1580», *Hispanic American Historical Review,* 24, 1944, pp. 179-200. También P. de Rivera, *Diario y derrotero de 11 caminando, visto y observado en el discurso de la visita general de presidios situados en las provincias interiores de Nueva España... 1724-1728,* Madrid, 1945; muy valioso para reconstruir los caminos y fuertes en el norte del virreinato. Tiene también interés J. Savinon y Zozoya, *Itinerario de los caminos que conducen de México a Que-*

rétaro, Guanajuato, Motelia, Zacatecas y Aguascalientes: Para servir a la mejor inteligencia de cartas derroteras, México, 1863.

En general los relatos de viajeros como testimonio histórico sobre las vías de comunicación, aunque se trata de visiones fragmentarias, son de gran valor. Entre esta clase de bibliografía he de señalar G.F. Gemelli Carreri, *Viaje a la Nueva España*, México, 1976; la primera edición se publicó en Nápoles en 1700. Este incansable viajero italiano –autor del *Giro del mondo*– llegó a México en los últimos años del siglo XVII. El libro es de máximo interes, porque reúne numerosos datos sobre los caminos y las ventas. Obra que incluye varios trabajos sobre los temas que nos ocupan es la dirigida por C.F.S. Cardoso, *Formación y desarrollo de la burguesía en México, siglo XIX*, México, 1978 y E. Florestano, Coord., *Origen y desarrollo de la burguesía en América Latina: 1700-1955*, Madrid, 1985.

Sobre el Perú y los caminos del inca hay un extenso repertorio de títulos que engloban los aspectos más variados de estas rutas primitivas. Una excelente obra, donde se reconstruyen las partes desaparecidas o no visibles, es la del arqueólogo J. Hyslop, *The Inka road system*, Orlando, 1984. Para el origen preincaico de algunos recorridos, integrados por los incas en su propio sistema vial, además de los múltiples trabajos de Hyslop, P. Kosok, «Transport in Peru», *Proceding of the 30th. International Congress of Americanists*, Cambridge, 1955, pp. 65-71.

Algunos cronistas de los que acompañaron a Pizarro no describen los caminos; Jerez es el que tiene la relación más completa de los caminos y las tapias que los protegían. M. de Estete, «Noticias del Perú», H.H. Urteaga y C. Romero, Eds., *Colección de libros y documentos referentes a la historia del Perú*, Lima, 8, 1924, pp. 3-56. Obra escrita en 1535, un año después de la de Jerez, tiene buena información sobre los puentes, igual que la relación de P. Sancho de la Hoz, «Relación para S.M. de lo sucedido en la conquista», H.H. Urteaga y C. Romero, *Colección de libros y documentos referentes a la historia del Perú*, Lima, 5, 1917, pp. 122-202.

P. Cieza de León, *La crónica del Perú*, Madrid, 1984. Una de las singularidades de este cronista del siglo XVI, es que ofrece importantes noticias sobre los caminos y una descripción detallada de la ruta de Pasto a Potosí. La segunda parte de la obra se títula *El señorío de los incas*. Otro excelente cronista del siglo XVI es A. de Zárate, *Historia del descubrimiento y conquista de la provincia del Perú*, Madrid, 1879. En la misma línea situamos a P. Gutiérrez de Santa Clara, *Quinquenarios o historia de las guerras civiles del Perú*, Madrid, 1963. Relaciones más breves de varios cronistas están recogidas por F. Esteve Barba, *Crónicas peruanas de interés indígena*, Madrid, 1968. De gran interés y basándose sobre todo en el buen conocimiento de la antigüedad son los escritos de el inca Garcilaso de la Vega, *Obras completas*, 4 vols., Madrid, 1966; especialmente los *Comenta-*

rios reales de los Incas y la *Historia general del Perú*. F. de Montesinos, *Memorias antiguas historiales y políticas del Perú, por el Licenciado..., Crónica del siglo* XVII, Lima, 1930. La primera edición inglesa de 1920 tiene un interesante estudio previo. La crónica de Montesinos fue tenida por la más fantástica y artificial.

La literatura más numerosa sobre los *tambos* la constituyen las publicaciones de los arqueólogos, publicaciones en general de alta especialización, pero en época temprana contábamos con dos relaciones de tambos bastante completas; son las *Ordenanzas de tambos y caminos reales*, de Vaca de Castro, de 1543 y la que se incluye en F. Guamán Poma, *Primer nueva crónica y buen gobierno*, La Paz, 1944. El libro está escrito e ilustrando en 1614 por este culto cacique. La obra de J. de Matienzo, *Gobierno del Perú (1567)*, París-Lima, 1967 va acompañada de un estudio crítico muy completo sobre el oidor Matienzo y el Perú de su tiempo hecho por G. Lohmann Villena. La situación de los caminos se refleja en las cartas que escribe al rey. Para las memorias de los virreyes, S. Lorente, *Relaciones de los virreyes y audiencias que han gobernado el Perú, Lima y Madrid*, 1867, 1871, 1874. Hay nueva edición de 1921 y 1930 con el título de *Colección de las memorias o relaciones.*

El primer estudio completo que se escribió sobre los caminos incaicos, de acuerdo con una buena metodología, fue el de A. Regal, *Los caminos del Inca en el antiguo Perú*, Lima, 1936. Este libro marcó un hito en los estudios incaicos. El trabajo se documenta en fuentes de los siglos XVI y XVII y en estudios geográficos y arqueológicos. Hasta la publicación de los trabajos del padre León Strube era la obra mejor documentada sobre la materia. Del mismo ingeniero, *Los puentes del Inca en el antiguo Perú*, Lima, 1972. Otra interesante aportación es la de A. Gerbi, *Caminos del Perú, Historia y actualidad de las comunicaciones viales*, Lima, 1945. L. Strube Erdmann, *Vialidad imperial de los Incas*, Córdoba, Argentina, 1963. Es la obra mejor documentada sobre los caminos primitivos. Este historiador argentino tiene varios trabajos más sobre las comunicaciones en Perú, Chile y la Argentina. W.H. Prescott, *History of the conquest of Peru*, Filadelfia, 1869. Tal vez sea la descripción más completa que se hizo en el siglo XIX sobre el sistema de los caminos primitivos. Para ello consultó detenidamente las fuentes de los primeros cronistas.

Una obra de interés para la situación de las comunicaciones en el siglo XIX es la de J.J. Tschudi, *El testimonio del Perú, 1838-1842*, Lima, 1966. Gracias al gigantesco esfuerzo de este médico y diplomático suizo disponemos de una gran crónica sobre el Perú del siglo XIX. No menos interesante es el libro de A. Raimondi, *El Perú*, 3 vols., Lima, 1874-1880. Tres clásicos de la información general son J. Basadre, *Historia de la República del Perú*, 10 vols., Lima, 1962-1964; R. Vargas Ugarte, *Historia general del Perú*, 10 vols., Lima, 1966 y E. Romero, *Historia económica del Perú*, Buenos Aires, 1949.

Las colecciones documentales sobre Chile han venido publicándose desde finales del siglo XIX. Entre esas ediciones pueden citarse, *Colección de documentos*

inéditos para la historia de Chile, desde 1518 a 1818, 27 vols., Santiago, 1895 y ss.; *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, 2.ª serie, 5 vols., Santiago, 1956-1957, y J.T. Medina Comp., *Colección de documentos inéditos para la historia de Chile*, 2 vols., Santiago, 1896. Tal vez sea este el conjunto de documentos más importante.

Una obra de síntesis que aporta bastante información sobre las comunicaciones es la del abate J.I. Molins, *Compendio de Historia geográfica natural y civil del Reino de Chile*, escrito en italiano por el... Primera parte que abraza la historia geográfica y natural, Madrid, 1788. El libro de Frézier, *Relation du voyage de la mer du Sud aux cotes du Chile et du Perou, fail pendant les années 1712 et 1714*, París, 1716. La obra compone un todo coherente, con la claridad de lo que ha sido visto directamente. Tuvo un éxito clamoroso en su tiempo; la publicación inmediata en varios países avala la importancia que se le dio. Incluye 23 mapas o planos de valor diverso. Una obra de interés general que dedica alguna atención a las comunicaciones es la de D. Barros Arana, *Historia general de Chile*, 8 vols., Santiago, 1884-1894.

Los mejores estudios globales sobre las comunicaciones entre Chile, Mendoza y Buenos Aires por la cordillera andina, son los de P.S. Martínez, «Reconocimiento de nuevas rutas entre el virreinato del Plata y Chile (1776-1810)», *Anuario de Historia*, México, 1, 1961, pp. 161-198. En este ensayo hace referencia de modo especial a la búsqueda de diversos caminos para cruzar la cordillera: por el sur de Uspallata, por el Planchón o Talca, así como por el boquete de Atuel. En abundantes notas a pie de página engloba la producción bibliográfica sobre las posibles vías de penetración. También del mismo autor, «Comunicaciones entre el virreinato del Río de la Plata y Chile por Uspallata (1776-1810)»; *Boletín de la Academia Chilena de la Historia*, 66, 1962, pp. 38-52. Recopila bastante información sobre los precedentes del paso por Uspallata. Especialmente interesante es también el libro de R. Castro Esteves, *Las comunicaciones de Mendoza con Buenos Aires y Chile*, Mendoza, 1938.

Existe también una masa nutrida de narraciones de aquella época en las que difícilmente puede decantarse lo que hay de testimonio histórico o del deseo. Se trataba de hallar un camino más fácil que comunicara Chile con Buenos Aires y al mismo tiempo desviase hacia el sur la frontera con los indios. En la *Colección* de P. de Angelis se recogen el *Diario* de Cerro y Zamudio y la *Descripción* de L. de la Cruz donde cuentan la misión que realizaron para hallar el camino más breve y fácil de tránsito. En los *Informes* aludidos dan noticias sobre las cualidades de los terrenos para trazar nuevos caminos. Puede completarse esta bibliografía con la sugestiva obra de R. Donoso, *El marqués de Osorno don Ambrosio Higgins, 1720-1801*, Chile, 1941.

El estudio más completo de las comunicaciones en la Argentina es el de R.J. Cárcano, *Historia de los medios de comunicación y transporte en la República*

Argentina, 2 vols., Buenos Aires, 1893; hay edición de 1934-1938. Como fuentes documentales está la importante obra de P. de Angelis a la que nos hemos referido varias veces, *Colección de obras y documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1910. El libro *Memorias de los virreyes del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1945, contiene 11 memorias o documentos de un valor similar.

En la centuria decimonónica existe una abundante y heterogénea bibliografía sobre el territorio argentino escrita por los viajeros. Las obras de este género fueron escasas en la época colonial. Los dos viajeros que llegaron a Buenos Aires en el siglo XVIII fueron el padre J. Parra y Concolorcorvo. Un aspecto interesante de la Argentina del siglo XVIII ha sido descrito por estos dos viajeros; padre J. Parra, *Diario y derrotero de sus viajes 1749-1753*, Buenos Aires, 1943; Concolorcorvo, seudónimo de Alonso Carrió de la Vandera, *El lazarillo de ciegos caminantes desde Buenos Aires hasta Lima (1773)*, Barcelona, 1973.

Entre los viajes de exploración el mejor repertorio es el de P. de Angelis donde se incluyen los viajes a los ríos Bermejo y Negro. Viaje científico fue el de T. Haenke, *Viaje por el virreinato del Río de la Plata*, Buenos Aires, 1943; libro escrito en 1795.

Entre los viajes de exploración en el siglo XIX remitimos a la obra del coronel J. Arenales, *Noticias*. Para el conocimiento de la ruta que mayor número de veces ha sido descrita, puede acudirse al *Itinerario de Mendoza a Buenos Aires por el camino de postas*, escrito en 1792 por S. de Urdiano y Gastelu, dado a conocer por A. Gónzalez Garaño en 1941.

Respecto a Nueva Granada y Venezuela, entre los informes que aparecen en la primera época, mencionaremos algunos anteriores a las *Relaciones Geográficas del siglo XVI*, como la *Relación de las tierras y provincias de la Gobernación de Venezuela*, de J. Pérez de Tolosa, 1546, y la *Carta* del obispo J. Ballesteros de 1550. En cuanto a los cronistas del siglo XVI, los tres principales fueron fray P. Aguado, *Historia de Santa Marta y Nuevo Reino de Granada*, Madrid, 1916; fray P. Simón, *Noticias historiales de las conquistas de Tierra Firme en las Islas Occidentales*, 9 vols., Bogotá, 1953 y J. de Castellanos, *Historia del Nuevo Reino de Granada*, Madrid, 1886, obra escrita en «octavas rimas». Buenos estudios sobre el río Magdalena como vehículo de colonización y cultura pueden verse en R. Gómez Picón, *Magdalena, río de Colombia*, Bogotá, 1973, y A. Ybot León, *La arteria histórica del Nuevo Reino de Granada*, Bogotá, 1952. Entre los estudios aparecidos recientemente que abordan el tema de los puertos históricos en el Magdalena, pueden mencionarse los de M.A. Eugenio Martínez, «Reapertura de la vía del Carare. El asunto de Blas de la Terga», *Anuario de Estudios Americanos*, 41, 1984, pp. 513-552 y «El puerto y camino del Carare en Nueva Granada», *Anuario de Estudios Americanos*, 30, 1973, pp. 263-294.

Sobre las vías de comunicación en la isla de Cuba, el primer título a reseñar es el de E. Pichardo, *Caminos de la isla de Cuba. Itinerarios*, 3 vols., La

Habana, 1865. Es la relación más completa de los caminos de la isla. En esta extensa obra trata los aspectos técnicos de las diferentes clases de caminos. De época algo anterior, A. Saco, *Memoria sobre caminos en la isla de Cuba*, Nueva York, 1830. J. de la Pezuela, *Historia de la isla de Cuba*, 4 vols., Madrid, 1868-1878, es obra que aborda múltiples aspectos. J. Gutiérrez de la Concha, *Memoria sobre el estado político, gobierno y administración de la isla de Cuba*, Madrid, 1853, ofrece interesantes observaciones sobre el estado de las comunicaciones.

Entre las obras relativas a la historia del correo, destacamos la obra de C. Alcázar, *Historia del correo en América*, Madrid, 1920. No obstante el tiempo transcurrido desde que se escribió, se reúnen en ella interesantes aspectos. Recientemente se ha publicado el libro de F. Garay Unibaso, *Correos marítimos españoles a la América española*, 2 vols., Bilbao, 1987, siguiendo un enfoque metodológico que parte de la estructura del correo de la época. El estudio de M. Lelo Bellotto, *Correio maritimo hispano-americano. A carreira de Buenos Aires (1767-1779)*, Asís, 1971, contiene las más variadas interpretaciones y análisis desde distintos puntos de vista.

Las construcciones ferroviarias y su financiación cuentan con estudios específicos. Para el ferrocarril en Cuba, E. de Diego, «El ferrocarril: La Habana-Güines», *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 4, 1983, pp. 59-77; constituye una excelente síntesis, con documentación original del Archivo Histórico Nacional sobre la construcción de esta línea. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles ofrece *El camino de hierro. Habana a Güines*, Madrid, 1987; obra escrita, fundamentalmente, con apoyo documental cubano y con una buena información gráfica.

Uno de los mejores estudios que se hayan hecho sobre las vinculaciones económicas entre Gran Bretaña y Argentina, especialmente las inversiones en la red ferroviaria argentina, es el de H.S. Ferns, *Britain and Argentina in the nineteenth century*, Oxford, 1966; hay edición castellana de 1979. Sobre el papel que jugó el capitán ingles en los ferrocarriles peruanos, H. Bonilla, *Gran Bretaña y Perú. Los mecanismos de un control económico*, Lima, 1977; es el vol. V de la Serie Gran Bretaña y el Perú que publica Bonilla. También H. Bonilla, *Informes de los cónsules británicos*, 4 vols., Lima, 1975; son los informes de los cónsules que estuvieron en el Perú entre 1826 y 1919. Las dos obras fundamentales sobre la construcción del ferrocarril mexicano, son las de G. Baz y E.L. Gallo, *Historia del ferrocarril mexicano*, México, 1975; la primera edición es de 1874; y J. Gresham Chapman, *La construcción del ferrocarril mexicano (1837-1880)*, México, 1975, donde encontramos una exposición bastante completa sobre la financiación y el papel que juega la familia Escandón.

Habana, 1861). En la actualidad [illegible] de los correos, de la fase [illegible] memoria sobre todos los aspectos técnicos de las diferentes clases de caminos. La época algo anterior, la [illegible] en la [illegible] de Cádiz, [illegible], 1930, y de la [illegible]: Historia de la [illegible] de Cádiz, 4 vols., Madrid, 1966-1974, en la que aborda múltiples aspectos; [illegible] de la [illegible] sobre el estado político, [illegible] de la [illegible] de Cádiz, Madrid, [illegible] interesantes observaciones sobre el estado de las comunicaciones.

Sobre las obras relativas a la historia del correo, destacamos la obra de E. [illegible], Historia del correo en América, Madrid, 1920. No obstante, el tiempo transcurrido desde que se escribió, se resiente en sus interesantes aspectos. Recientemente se ha publicado el libro de F. Garay Unibaso, *Correos marítimos españoles a la América española*, 4 vols., Bilbao, 1987, siguiendo un enfoque fundamentalmente que parte de la estructura del correo de la época. El estudio de M. [illegible] Bellotti, *Correos marítimos españoles* [illegible] (1764-1824), [illegible], 1971, considera las más variadas interpretaciones [illegible] desde diversos puntos de vista.

Las comunicaciones ferroviarias y la navegación cuentan con estudios específicos. Para el ferrocarril en Cuba, E. de Diego, «El ferrocarril en La Habana», *Cuadernos de Historia Moderna y Contemporánea*, 4, 1983, pp. 51-77, constituye una excelente síntesis, con documentación original del Archivo Histórico Nacional sobre la construcción de esta línea. La Fundación de los Ferrocarriles Españoles editó *El camino de hierro de La Habana a Güines*, Madrid, 1987, obra escrita, fundamentalmente, con apoyo documental cubano y con una buena información gráfica.

Uno de los mejores estudios que se hayan hecho sobre las vinculaciones económicas entre Gran Bretaña y Argentina, especialmente [illegible] la red ferroviaria argentina, es el de H.S. Ferns, *Britain and Argentina in the nineteenth century*, Oxford, 1960; [illegible] de 1879, sobre el papel que jugó el capital inglés en los ferrocarriles peruanos. H. Bonilla, *Gran Bretaña y Perú. Los mecanismos de un control económico*, Lima, 1977, es el vol. V de la serie Gran Bretaña y el Perú que recoge Bonilla. También H. Bonilla, *Informes de los cónsules británicos*, 5 vols., Lima, 1975, con los informes de los cónsules que estuvieron en el Perú entre 1826 y 1919. Las dos obras fundamentales sobre la construcción del ferrocarril mexicano, son las de J.G. Baz y E.L. Gallo, *Historia del ferrocarril mexicano*, México, 1975, la primera edición es de 1874; y J. [illegible], *Los orígenes de los ferrocarriles mexicanos (1837-1880)*, México, 1975, donde encontramos una exposición bastante completa sobre la financiación y el papel que jugó la familia Escandón.

ÍNDICE ONOMÁSTICO

ÍNDICE TOPONÍMICO

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1993.

Este libro se terminó de imprimir
en los talleres de Mateu Cromo Artes Gráficas, S. A.
en el mes de julio de 1993.

Las Colecciones MAPFRE 1492 constituyen el principal proyecto de la Fundación MAPFRE AMÉRICA. Formado por 19 colecciones, recoge más de 270 obras. Los títulos de las Colecciones son los siguientes:

AMÉRICA 92
INDIOS DE AMÉRICA
MAR Y AMÉRICA
IDIOMA E IBEROAMÉRICA
LENGUAS Y LITERATURAS INDÍGENAS
IGLESIA CATÓLICA EN EL NUEVO MUNDO
REALIDADES AMERICANAS
CIUDADES DE IBEROAMÉRICA
PORTUGAL Y EL MUNDO
LAS ESPAÑAS Y AMÉRICA
RELACIONES ENTRE ESPAÑA Y AMÉRICA
ESPAÑA Y ESTADOS UNIDOS
ARMAS Y AMÉRICA
INDEPENDENCIA DE IBEROAMÉRICA
EUROPA Y AMÉRICA
AMÉRICA, CRISOL
SEFARAD
AL-ANDALUS
EL MAGREB

A continuación presentamos los títulos de algunas de las Colecciones.

COLECCIÓN INDIOS DE AMÉRICA

Los indios de México.
Los indios de Bolivia.
Los indios de Brasil.
Los indios de las Antillas.
Los indios del Paraguay.
Los indios de Colombia.
Los indios del Canadá.
Antropología del indio americano.
Los indios de Centroamérica.
Los indios de Venezuela.
Los indios de Argentina.
Esquimales.
Los indios de Ecuador.
Inmigraciones prehistóricas.
Los indios de Chile.
Los indios del Perú.
Los indios de los Estados Unidos anglosajones.
Los indios de Uruguay.
Los indios de Guatemala.
Los indios del Gran Suroeste de los Estados Unidos.
Los indígenas de Filipinas.

COLECCIÓN
CIUDADES DE IBEROAMÉRICA

Ciudades precolombinas.

La fundación de las ciudades hispanoamericanas.

Barcelona.

Lisboa.

Río de Janeiro.

Manila.

México.

Sevilla.

Buenos Aires.

La Habana.

Lima.

Bogotá.

Santiago de Chile.

São Paulo.

Quito.

Madrid.

Caracas.

Procesos de urbanización y modelos de ocupación del espacio en América del Sur.

El impacto de la urbanización de los centros históricos de América Latina.

COLECCIÓN
ARMAS Y AMÉRICA

Generación de la Conquista.

Rebeliones indígenas en la América española.

La estrategia española en América durante el Siglo de las Luces.

Los Ejércitos Realistas en la Independencia hispanoamericana.

El soldado de la Conquista.

Últimos reductos españoles en América.

Estrategias de la implantación española en América.

El mantenimiento del sistema defensivo americano.

Ejército y milicias en el mundo colonial americano.

Armas blancas en España e Indias.

Estructuras guerreras indígenas.

Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica.

COLECCIÓN
AL-ANDALUS

Reino Nazarí de Granada.

Árabe andalusí y lenguas romances.

Invasión e islamización.

Individuo y sociedad en Al-Andalus.

Al-Andalus, España en la literatura árabe contemporánea.

Castillos.

Ciudades hispanomusulmanas.

Literatura hispanoárabe.

La ciencia de los antiguos en Al-Andalus.

Toledo y las escuelas de traductores.

El Califato de Córdoba.

Los Reinos de Taifas y las invasiones magrebíes.

COLECCIÓN
ARMAS Y AMÉRICA

Generales de la Conquista.

Rebeliones indígenas en la América española.

La estrategia española en América durante el Siglo de las Luces.

Los Ejércitos Realistas en la Independencia hispanoamericana.

El soldado de la Conquista.

Últimos reductos españoles en América.

Estrategias de la implantación española en América.

El mantenimiento del sistema defensivo americano.

Ejército y milicias en el mundo colonial americano.

Armas blancas en España e Indias.

Estructuras guerreras indígenas.

Ordenanzas militares en España e Hispanoamérica.

El libro *Las comunicaciones en América,* de Secundino-José Gutiérrez Álvarez, forma parte de la Colección «Realidades Americanas», en la que se analizan aspectos muy diversos (culturales, económicos, sociales), imprescindibles para entender la complejidad de la historia americana.

COLECCIÓN REALIDADES AMERICANAS

- Hispanoamérica-Angloamérica. Causas y factores de su diferente evolución.
- Comercio y mercados en América Latina colonial.
- América en Filipinas.
- Historia política de Brasil.
- Las Reales Audiencias en las provincias americanas de España.
- La Universidad en la América hispánica.
- El indigenismo desdeñado.
- Las mujeres de Hispanoamérica. Época colonial.
- Genocidio en América.
- Historia de la prensa hispanoamericana.
- Misiones del Paraguay. Conflictos y disolución de la sociedad guaraní.
- Extremo Oriente y Perú en el siglo XVI.
- La vida fronteriza en Chile.
- La familia en la provincia de Venezuela.
- El Brasil filipino.
- El mestizaje como gesta.
- Las comunicaciones en América.

En preparación:

- Viajeros por Perú.
- La población de América.

DISEÑO GRÁFICO: JOSÉ CRESPO

La Fundación MAPFRE América, creada en 1988, tiene como objeto el desarrollo de actividades científicas y culturales que contribuyan a las siguientes finalidades de interés general:

Promoción del sentido de solidaridad entre los pueblos y culturas ibéricos y americanos y establecimiento entre ellos de vínculos de hermandad.

Defensa y divulgación del legado histórico, sociológico y documental de España, Portugal y países americanos en sus etapas pre y post-colombina.

Promoción de relaciones e intercambios culturales, técnicos y científicos entre España, Portugal y otros países europeos y los países americanos.

MAPFRE, con voluntad de estar presente institucional y culturalmente en América, ha promovido la Fundación MAPFRE América para devolver a la sociedad americana una parte de lo que de ésta ha recibido.

Las *Colecciones MAPFRE 1492,* de las que forma parte este volumen, son el principal proyecto editorial de la Fundación, integrado por más de 250 libros y en cuya realización han colaborado 330 historiadores de 40 países. Los diferentes títulos están relacionados con las efemérides de 1492: descubrimiento e historia de América, sus relaciones con diferentes países y etnias, y fin de la presencia de árabes y judíos en España. La dirección científica corresponde al profesor José Andrés-Gallego, del Consejo Superior de Investigaciones Científicas.



EDITORIAL
MAPFRE